3 3433 00937459 0

Digitized by Google

THE
NEW YORK PUBLIC LIBRARY
PURCHASED FROM THE
JAMES OWEN PROUDFIT FUND

Reise

S. M. Schiffes „Albatros"

unter Commando des

k. k. Fregatten-Kapitäns Arthur Müldner

nach

Süd-Amerika, dem Caplande und West-Afrika

1885—1886.

Auf Befehl des k. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, unter Zugrundelegung der Berichte des k. k. Schiffscommandos

verfasst von

Jerolim Freiherrn von Benko

k. k. Corvetten-Kapitän.

Herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

Mit einer orientirenden Reiseskizze.

Pola.

Im Commissions-Verlage bei Carl Gerold's Sohn in Wien.

1889.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
337048
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
1905

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Einleitung. Indienststellung der Corvetten DONAU, ZRINYI, FRUNDSBERG und des Kanonenbootes ALBATROS im Sommer 1885. Details über S. M. Schiff ALBATROS. Dimensionen, Deplacement, Maschinenkraft, Takelage, Bewaffnung. Commandant, Schiffsstab, Mannschaft. Zusammensetzung und Ausbildungsgrad der Mannschaft. Die Vielsprachigkeit. Die vorläufige Reiseinstruction 1

Von Pola über Gravosa und Malta nach Tanger.

Abreise. Aufenthalt in Gravosa. Fortsetzung der Reise und Abfallen nach Megline. Fahrt nach Malta, Aufenthalt daselbst. Weiterreise. Gemachte Beobachtungen. 5

Marokko.

1. Tanger.

Das Anlaufen des Ankerplatzes. Verkehr mit dem Lande. Anlegeplatz. Die Stadt. Einwohnerschaft. Unreinlichkeit. Wasserversorgung. Klima. Tanger als Festung. Communicationen. Die staatlichen Verhältnisse Marokkos in ihren Beziehungen zur Production und zum Handel. Fremde, Schützlinge und Juden. Der Consularschutz für Eingehorene. v. Conring über den Consularschutz. Behinderung des Außenhandels durch die Regierung. Justizwesen. Concurrirende europäische Einflüsse. Details über die zur Einfuhr geeigneten und zur Ausfuhr gelangenden Waren. Chancen einer directen Dampferverbindung, eines nationalen Geschäftshauses, und eines Musterlagers........ 11

2. Mogador.

Ungünstige Verhältnisse des Ankerplatzes und Schwierigkeiten des Verkehrs mit dem Lande. Die Stadt. Geschichtliches. Ausdehnung und Eintheilung. Hervorragende Gebäude. Die *Kashba*; die *Medina*; die *Mellah*. Befestigungen. Garnison. Das Klima. Wasserversorgung. Ressourcen für den Schiffsbedarf; Schiffsverkehr 1883. Schwierige Verkehrs- und Handelsverhältnisse. Gegenstände des Handels. Preise. Antheil Österreichs und Ungarns an dem Handel Mogadors. Rückgang der Handelsthätigkeit von Mogador. Zölle. Geringe Aussichten für unseren Handel. Empfang des ALBATROS in Mogador. Consul Elmaleh. Der Gouverneur. Besuch und Erwiderungsbedenklichkeiten. Der Vorsteher des Zollamtes. Geschenke an S. M. Schiff ALBATROS. Abreise. Fahrt nach Sta. Cruz de Teneriffa........ 23

*

Digitized by Google

Im Ocean.

3. Sta. Cruz de Teneriffa.

Seite

Überraschender Eindruck durch das Einlaufen des Albatros hervorgerufen, da Zrinyi eben erst den Hafen verlassen. Oppositionsjournale verbreiten die Nachricht Albatros sei ein deutsches Kriegsschiff. Ursprung dieser Allarmnachricht. Dienstwilligkeit des französischen Consuls. Austausch officieller Höflichkeiten. Hafen und Rhede. Projectirte Hafenbauten. Ressourcen für die Schiffahrt. Abreise und Fahrt nach Madeira 37

4. Madeira.

Geschichtliches. Bodenfiguration. Bevölkerung. Weinbau. *Oidium Tuckeri. Phylloxera vastatrix.* Weinproduction und Ausfuhr. Künstliche Bewässerung. Wasserleitung. Zuckerrohrbau. Andere Culturgewächse. Volkswirtschaftliche Zustände. Ausfuhr und Einfuhr. Klima. Fremdenzufluss. Strenge Sanitätspolizei. Reinlichkeit. Funchal. Ungünstige Verhältnisse der Rhede. Ankerplätze. Ein- und Ausschiffen. Landungsboote und Landungsmanöver. Zukünftiger Landungsplatz. Die Stadt. *Mirante. Quinta.* Hervorragende Gebäude. Befestigungen. Garnison. Madeira als Curort. Spitäler. Hospicio di Princeça Dona Maria Amelia. Geschenk des Erzherzogs Max. Verkehr zu Lande. Schlittenfuhrwerke. Reitthiere. Ressourcen für die Schiffahrt. Kohlenergänzung. Verproviantirung. Industrie. Lebensmittelpreise. Geldgeschäfte. Seeverkehr. Telegraphische Verbindung. Zunehmende Verarmung. Zersplitterung des Grundbesitzes. Unzufriedenheit und Auswanderung. Rückkehr der Ausgewanderten. Aufenthalt des Albatros. Abreise............ 42

Oceanfahrt. Schiffsbegegnungen. Populäre Vorträge für die Mannschaft als Zerstreuungsmittel in den tropischen Beschwernissen 58

Brasilien.

5. Pernambuco.

Die Ostspitze von Südamerika. Das Riff. Geschichtliches über Pernambuco. Recife, Bôa Vista und San Antonio-San José. Behörden und Consulate. Bevölkerung. Eisenbahnen und Dampfstraßenbahnen. Landstraßen. Verkehr zu Land und zur See. Telegraphen. Ressourcen für die Schiffahrt. Vorzügliche Bau- und Werkhölzer. Warenmagazine. Verproviantirung. Geldwert und Geldgeschäfte. Hafen und Rhede. Flottanten. Küstenfahrer. Klima. Sanitätsverhältnisse. Spitäler. Pernambuco als Handelsplatz. Ein- und Ausfuhr 1866—1880. Production der Provinz Pernambuco. Zucker. Baumwolle. Früchte. *Engenhos Centraes.* Agrarische Forderungen. Industrie. Einfuhrsartikel. Antheil der fremden Nationen am Handel. Schiffahrtsbewegung. Handelsbeziehungen von Pernambuco zur österr.-ungar. Monarchie. Aufenthalt des Albatros in Pernambuco. Abfahrt und Reise nach Bahia ... 65

6. Bahia.

Geschichtliches. Lage und Eintheilung der Stadt. Elevator. Untere und obere Stadt. Naturschönheiten. Gebäude. Befestigungen. Verkehr. Eisenbahnen. Straßen. Schiffsverkehr. Ressourcen für die Schiffahrt. Lebensmittelpreise. Klima. Krankheiten. Öffentliches Sanitätswesen. Der Hafen und das Ansegeln desselben. Bootsverkehr. Handel von Bahia. Beziehungen des Imports zu Österreich-Ungarn. Consul und Zollamtsvorstand. Officielle Besuche. Theilnahme an brasilianischen Nationalfeiern. Partieen in das Innere des Landes. Reminiscenzen an Erzherzog Max und Corvettenkapitän Tegetthoff. Abfahrt und Reise nach Rio de Janeiro..................... 82

7. Rio de Janeiro.

Seite

Allgemeines über Brasilien. Größe und Bevölkerung. Klima. Küste und Häfen. Menschenracen. Sclaverei. Dom Pedro II. und die Sclavenemancipation. Vorbereitung dieser Maßregel. Einwanderung und ihre Förderung. Eingewanderte Österreicher. Immigrations-Speculation. Acclimatisation. Fremde. Sprachen. Grundzüge der brasilianischen Verfassung. Staatsverwaltung. Budget 1885/86 bis 1888. Geldwert. Agio. Die Landesproducte. Manjoca. Nährfrüchte. Kaffee. Kaffee-Export. Zuckerrohr. *Maté.* Forstproducte. Viehzucht. Fischfang. Mineralische Producte. Kohle. Diamanten. Industrielle Thätigkeiten. *Engenhos Centraes.* Bedürfnisse der Bevölkerung. Gegenstände zur Einfuhr. Ausfuhrsthätigkeit. Märkte. Exporthäuser. Importhäuser. Zahlungen. Werte des Gesammtaußenhandels 1880 bis 1885/86. Verkehrsmittel. Eisenbahnen, Straßen, Telegraph, Schiffahrt. Übersicht der See- und Küstenschiffahrt. Fregattenkapitän Müldner über österr.-ungar. Beziehungen zum brasilianischen Export und Import. Rathschläge für den österr.-ungar. Export ... 94

Die Hauptstadt Rio de Janeiro. Namen. Geschichtliches. Entdeckung der Bucht und Besiedlung derselben. Villegagnon und die französische Ansiedlung. 1763 Rio zur Hauptstadt erklärt. Vertheidigung 1710 und 1711 gegen die Franzosen. Duguay-Trouin. 1808 Rio Residenz der Königsfamilie. 1822 Rio kaiserliche Haupt- und Residenzstadt. Erzherzogin Leopoldine Karoline die erste Kaiserin Brasiliens. Stiftungen kaiserlicher Munificenz in Rio. Schönheit der Bai von Rio de Janeiro. Aussprüche St. Hilaire's, Admirals Prinz Adalbert von Preußen, Gallengas, C. de Amezagas, Santinis. Nautische Beschreibung der Bucht durch Fregattenkapitän Müldner. Passagen und Ankerplätze. Anlaufen und Einlaufen bei Tag und Nacht. Winde und Strömungen. Uferbauten und Quais. Ankerplätze. Vertheidigungsfähigkeit der Bai von Rio. Befestigungen. Garnison. Militärische Etablissements. Das *Municipio neutro.* Diplomatische Vertretungen. Einwohner. Anlage der Stadt. Straßen. Gebäude. Plätze und Anlagen. Standbild Dom Pedro I. Kirchen. Klima von Rio. Krankheiten. Rio als Handelsmetropole. Daten über Ein- und Ausfuhr. Verkehrsmittel. Pferde- und Dampfeisenbahnen. Seepostverkehr. Postdienst zu Lande. Auszeichnender Empfang des Albatros in Rio. Die Prinzen August von Sachsen-Coburg-Gotha. Graf d'Eu. Hoftrauer. Aufenthalt des Albatros vor Rio. Abreise und Fahrt nach Paranaguá. Naturwissenschaftliche Beobachtungen während der Reise. 114

8. Paranaguá und Antonina.

Die brasilianischen Südprovinzen. Küstengebiet von Paraná. Bevölkerung der Provinz. Die Corroados. Historisches. Culturen im Küstengebiete. Landbau. Industrie. Die *Yerba.* Vorzüge des Paraguay-Thees. Einfuhren. Bucht von Paranaguá. Beschreibung derselben und Segelanweisungen, Winde und Strömungen. Bootsverkehr. Antonina-Bucht. Flüsse in der Parana-Bai. Schiffahrtsbewegung. Ressourcen für die Schiffahrt. Anweisungen für das Auslaufen. Die Ufer der Bucht. Stadt Paranaguá. Auszeichnender Empfang des Albatros. Begrüßungen und Feste. Hydrographische Arbeiten. Albatros vor Antonina. Freudige Begrüßung durch die dortigen Einwohner. Verkehr und dessen Bedürfnisse. Ein türkisches Barkschiff. Concurrenz von Frachtwagen mit der Eisenbahn. Die Stadt Antonina. Bootsausflüge. Rückkehr nach Paranaguá ... 136

Reise des Schiffscommandanten nach Curityba. Die Eisenbahn. Kühne Bauten. Kosten. Rentabilität und Verkehr der Bahn. Empfang durch Landsleute. Der Präsident d'Escargnolle. Visconde de Rio Branco. Die Immigration. Polen, Deutsche, Italiener, Franzosen. Der Vorstand der *Sociedade de Immigração.* Gegenwärtige Bestrebungen für das Wohl der Einwanderer. Historisches über Einwanderung und die fremden Colonien. Kaiser Dom Pedro gründet Petropolis. Santa Izabel, Blumenau, Francisca, São Bento. Privat- u. Provinzialcolonien. Die deutsche Masseneinwanderung eingestellt. Der schweizerische Gesandte v. Tschudi. Stellung der Regierung zur Colo-

Seite
nisationsfrage. Die italienischen Colonien. Österreichisch-polnische Colonien nächst Curityba. Besuch derselben durch Fregattenkapitän Müldner. *Nova Polonia.* Beziehungen zur alten Heimat. Rückkehr an Bord und Abreise des ALBATROS von Paranaguá. Fahrt nach dem Canale von Sta. Caterina. Hydrographische Berichtigungsarbeiten 144

9. Desterro auf Sta. Catarina.

Lage. Geschichte von Desterro. Colonien in der Provinz Sta. Caterina. Häfen. Zukunft von Desterro. Productionsverhältnisse der Provinz. Landbau. Die *Roça*-Wirtschaft. Beschreibung der *Roça*. Die *Capoeira*. Bodenbau- und Waldproducte. Steinkohle im Süden. Industrie. Ausfuhr. Einfuhr, von Rio abhängend. Paranaguá und Desterro kein directes Ziel für unsere Handelsbestrebungen. Die nautischen Verhältnisse von Desterro. Guter Ankerplatz des ALBATROS. Weite Entfernung nach Desterro. Die Stadt Desterro. Anblick, Straßen, Plätze, Gärten, Gebäude. Desterro als Provinzialhauptstadt, als militärischer Platz. Consulate. Verbindungen der Stadt mit dem Inneren der Provinz. Schwierigkeiten für die Schaffung von Straßen und Eisenbahnen. Eisenbahnprojecte. Geringfügige Schiffahrt und Schiffahrtsressourcen. Aufgelassenes Kohlenmagazin. Wasser und Lebensmittel. Gesundes Klima. Verkehr des ALBATROS mit der Stadt. Parlamentswahl. Der Präsident; deutsche Kaufleute. Auskünfte über Thunlichkeit des Besuches von Porto Allegre. Abfahrt und Reise nach Montevideo. Meteorologische und naturhistorische Beobachtungen während der Reise. Ankunft in Montevideo.. 154

Uruguay.

10. Montevideo.

Lage Uruguays. Aus der Geschichte der La Plata-Länder. Die Entstehung der Republik Uruguay. Artigas. Englische Eroberungszüge 1806 und 1807. Liniers. Bürgerkriege. Rosas. Zug der Dreiunddreißig. Krieg zwischen Argentinien und Brasilien. Unabhängigkeitserklärung Uruguays. Neue Bürgerkriege. Coalitionskrieg gegen Paraguay. Gegenwärtige Zustände als Folge der Vergangenheit. *Blancos* und *Colorados*. Nachbarstaatliche Einmischungen. Fremde Interessen. Fremde Kriegsschiffe. Cobianchi in Columbia. Bevölkerung. Einwanderung und Auswanderung. Bodengestaltung. Flüsse. Oceanküste. Geographisches. Viehzucht, ihre Producte und auf ihr beruhender Export. Landbau und seine Ausfuhrsproducte. Sonstige Ausfuhr. Productionsstätten. Industrie. Details über Einfuhrsgegenstände. Zölle. Handel und Handelsusancen. Firmen. Geldwesen. Rechtssicherheit. Haupthandelsplätze. Ressourcen für die Schiffahrt. Gesammtwerte der Einfuhren und Ausfuhren 1881—1886 und ihre Vertheilung auf die einzelnen Flaggen 1886. Verkehrswesen. Fluss- und Küstenschiffahrt. Eisenbahnen. Landfrachten. Hochseeschiffahrt. Dampferlinien. Schiffahrtsstatistik. Staatliches. Budget und Schulden. Unterrichtswesen. Volksschulen, Universität. Gewerbeschule. Heerwesen. Polizei.. 169

Montevideo. Geschichtliches. Bevölkerungszunahme. Baustil, Straßen, Plätze, Gebäude. Montevideo als militärischer Platz. Rhede und Hafen. Anlaufen desselben. Untiefen. Hafenbauten. Docks. Maschinenwerkstätte. Reparatur an Bord des ALBATROS. Vorräthe. Öffentliche Wohlthätigkeitsanstalten. Spitäler u. s. w. Thätigkeit von Montevideo. Lebensmittelpreise. Wasserversorgung. Öffentliche Bibliothek und Nationalmuseum. Aufenthalt des ALBATROS. Präsidentenwahl und die durch dieselbe hervorgerufenen Zustände. Fahrt nach Buenos-Ayres mit Baron Salzberg an Bord........ 202

Argentina.

11. Buenos-Ayres.

Seite

Ausdehnung der Argentinischen Republik. Geographische Stellung und horizontale Gliederung. Gebirgssystem. Flusssystem. Seeküste. Die *Tosca*. Cp. Corrientes Bahia Blanco. Klima Argentiniens. Hauptdaten des Klimas der größeren Orte und von Buenos-Ayres. Bevölkerung. Zunahme derselben. La Plata. Zusammensetzung der Bevölkerung. Einwanderung 1876—1886. Auswanderung 1876—1886. Einwanderungsgesetz. Chancen der Einwanderer. Ackerbaucolonien von Sta. Fé u. A.-Burmeister über die Productivität des Landes .. 215

Die Producte. Viehzucht. Viehbestände. Die *Estancias*. Rindvieh. Haltung desselben auf den Pampas. Milchwirtschaft. Pferdezucht. Maulthiere. Schafzucht. Ausfuhr thierischer Producte. Landwirtschaft. Cerealien. Mais. Zuckerrohr. *Sorgho*. Tabak u. s. w. Waldproducte. Der *Maté*. Die *Saladeros*. Erzeugungsmengen 1881. Anlage und Betrieb der *Saladeros*. Gerberei. Bergbau und seine Ergebnisse 1882. Industriearmut.................... 232

Handel. Geldwesen. Zolltarif. Details über die Einfuhren. Import aus Österreich-Ungarn und Chancen für dessen Entwicklung. Totalwerte der Ein- und Ausfuhren vom Jahrs 1862—1886. Vertheilung der Werte 1886. 245

Verkehrswesen. Landstraßen, Eisenbahnen. Schiffahrt. Chancen für eine directe Dampferverbindung von Österreich-Ungarn nach Südamerika. Routenproject für eine solche Verbindung.. 256

Staatswesen. Verfassung. Beamtenthum. Finanzgebarung. Budget. Schulden. Provinzial-Bugets. Heerwesen und Flotte. Die höheren Militärbildungsanstalten. Marine-Budget. Torpedo- und Minenwesen. Linienschiffskapitän Bachmann. Schul- und Unterrichtswesen. Statistik desselben v. F. Latzina. Unterrichts-Budget. Volksschulen. Privatschulen. Normalschulen (Lehrerbildungsanstalten). Collegien (Mittelschulen). Universitäten von Cordoba und Buenos-Ayres. Bibliotheken. Specialschulen 260

Buenos-Ayres. Reichsunmittelbarkeit der Stadt. Bevölkerungszunahme seit 1580. Zusammensetzung der Bevölkerung 1778. Lage der Stadt. Straßen, Häuserblöcke, hervortretende Bauten. Anblick der Stadt vom Strome aus. Die Centren des Verkehrs und jene des Luxus. Consul Schnabels Beschreibung des Lebens i. d. *Calle florida*. Pferdebahnen. Dampferlinien, die Buenos-Ayres berühren. Hochsee-, Fluss- und Küstenfahrt. Resourcen für die Schiffahrt in Buenos-Ayres. Kohlenmagazin. Proviant. Platzpreise. Desertionen von Handelsmatrosen, ihre Ursachen, und Vorschläge zur Abhilfe. Nautische Verhältnisse des Ankerplatzes von Buenos-Ayres. Die Hafenbauprojecte. Quais und Anlegeplätze. Klima von Buenos-Ayres. Sanitäres. Canalisation. Wasserversorgung. Spitäler. Öffentliche Anstalten. Naturhistorisches Museum. Director Burmeister. Fossilien 289

Aufenthalt des Albatros in Buenos-Ayres. Landsleute: Bachmann, Latzina, Schweitzer, Mihanovich. Der k. k. Ministerresident. Gesellige Verhältnisse, die Fremden und ihr Verkehr. Verweisung auf Consul Schnabels Buch hierüber. Einfluss der Wiener Weltausstellung 1873 auf das Urtheil der Argentiner über Österreich. Landwirtschaftliche Ausstellung zu Buenos-Ayres.. 307

Die neue Provinzhauptstadt La Plata. Imposant schnelle Entstehung der Stadt. Grundspeculation und ihre Bekämpfung durch die Regierung. Ausflug nach La Plata.. 311

Abreise. Die Oceantraversade. Der beabsichtigte Besuch von Tristan da Cunha vereitelt. Ankunft in der Tafel-Bai. 314

Südafrika.

12. Capland.

Seite

Historisches über die Errichtung der Colonie. Etablirung der englischen Herrschaft. Englische Stimmen über die Niederhaltung des holländischen Elementes. Massenauswanderung. Politische und commerzielle Beziehungen zum Mutterlande. Exportwerte 1836—1885. Diamanten und Straußfedern begründen eine neue wirtschaftliche Ära ... 321

Die Diamanten. Entdeckung der Diamantenfelder. Niekerk. Griqua-Land. Diamantensucher. Entstehung von Kimberley. Verwicklungen mit den angrenzenden holländischen Freistaaten. Registrirungsgesetz. Die Hauptdiamantenlager: Kimberley, De Beer's, Builtfontein und Du Toits Pan. Statistisches. Eigenthumsverhältnisse in den Diamantendistricten. Speculation. Rentabilität. Die Riffs. Qualität und Größe der Cap-Diamanten ... 329

Die Schafzucht. Statistik der Viehbestände. Einführung der Merinozucht. Wollausfuhr 1850—1885. Wäschereien. Industrielle Fortschritte. Die Schafzucht in ihren Beziehungen zur Flora des Caplandes ... 340

Die Straußenzucht. Federn als Schmuckgegenstand. Domesticirung des Straußes. Gewinnung der Federn. Wertverhältnisse. Beispiellos rascher Aufschwung der Production von 1864 an. Aufzucht und künstliche Brütung. Überproduction. Concurrenz. Erzielte Preise 1859—1885. Leben und Treiben auf einer Straußenfarm ... 344

Der Weinbau. Geschichtliches. Productivität des Weinbodens. Vertheilung der Weingärten über das Land. Vergleiche mit anderen Weinbauländern. *Phylloxera*. Eigenschaften der Capweine. Fehler bei der Weinbereitung. Der Österreicher Baron Babo. Verbesserungen. Der Capbranntwein ... 352

Viehzucht und Landbau im allgemeinen. Grundwerte. Verfügbares Land. Abgabe desselben an Farmer. Genaue Grundbücher. Unzureichende Cerealien-Production. Lohnverhältnisse bei der Landwirtschaft. Cerealien. Art des Anbaues. Tabakbau. Pferdezucht. Rinderzucht. Milchwirtschaft. Ziegen. Angorazucht ... 356

Verkehrswesen. Ungünstige natürliche Verhältnisse. Kunststraßen. Bezirksstraßen. Beachtenswerte Brückenbauten. Eisenbahnen. Westliches, mittleres und östliches System. Telegraphen. Seeverkehr. Dampferlinien. Schiffsmaterial der *Union Line*, *Donald Currie and Co. Line*. Fahrpreise. Häfen. Hafenbauten und Hafengebühren ... 363

Handels- und Gewerbeproducte. Wein, Brantwein, Brauereien, Möbel, Hausgeräthe. Wollindustrie. Lederindustrie. Fischerei. Guanogewinnung. Kohlen. Kupfer. Mineralquellen. Medicinalpflanzen ... 370

Capstadt. Hauptstadt Südafrikas. Behörden. Bevölkerung. Anblick der Stadt. *Lions Head*, *Lions Rump Devils Peak*. Der Tafelberg. Anlaufen der Tafel-Bai. Ungünstige Lage der Stadt als Seeplatz. Nordweststürme. Hafenbauten. Zukunftsprojecte. Ankerplätze. Sicherheitsdienst. Signalwesen. Das Innere der Stadt. Straßen und Häuser. Gärten. Beleuchtung. Militärisches. Das alte Fort. Garnison. Sanitätsanstalten. Wasserversorgung. Schiffahrtsressourcen. Der tägliche Markt. Preise. Kohlen. Reparaturswerkstätten. Dock. Banken. Klima und Sanitätsverhältnisse ... 373

Aufenthalt des Albatros in der Tafel-Bai. Abreise und Fahrt nach Mossamedes ... 385

Westafrika.

13. Portugiesisch Nieder-Guinea.

Nieder-Guinea: Loango, Congo, Angola, Benguella, Mossamedes. Angola und dessen Eintheilung. Grenzen. Hafenorte. Vegetation. Küste. Bevölkerung. Die Weißen. Die Neger. Ihre Eigenschaften. Kleidung. Bedürfnislosigkeit. Nahrung. Gemüthsbeschaffenheit. Geistige Eigenschaften. Sinne. Fetischismus. Vorgehen der Portugiesen. Arbeits- und Mietverträge. Ausfuhrsproducte. Gegenstände der Einfuhr. Geld. Innerer Verkehr. Seeverkehr ... 391

Seite

Mossamedes. Der Hafen. Directiven zum Anlaufen und Einlaufen. Ankerplatz. Die Stadt. Gutes Klima. Das Fort. Garnison. Ressourcen und Preise. Spital. Handelsthätigkeit. Export und Import. ALBATROS und CYKLOP in Mossamedes. Abfahrt und Reise nach San Paul de Loanda 401

Loanda. Vorgefundene Kriegsschiffe und Handelsschiffe. Regierung und Consulate. Bevölkerung. Forts. Marine-Etablissement. Die Stadt. Wassermangel. Trockenheit. Krankheiten. Der Sandfloh. Sanitätspflege und Hygiene. Ressourcen und Preise. Kohlen. Handel. Verkehr. Straßen. Post zu Lande. Telegraphennetz. Seeverkehr. Der Hafen. Beschreibung desselben und Directiven 408

Abreise und Fahrt nach dem Congo 415

14. Am Congo.

Größe und Bevölkerung des Congostaates.

Banana, Ansegeln. Einlaufen. Ankerplätze. Die Niederlassung. Factoreien und Staatsämter. Weiße und schwarze Bevölkerung. Arbeitsverträge. Wohngebäude. Bewehrung der Factoreien. Verkehr. Fluss- und Oceanschiffahrt. Ressourcen. Kohle und Wasser. Empfang des ALBATROS. Lotse für die Stromfahrt. Congofahrt nach Puerto de Lenha. Vegetation der Congoufer. 416

Puerto de Lenha. Factoreien. Verhältnis zum Staate. Zweitägiger Aufenthalt des ALBATROS. Rückfahrt nach Banana. Veränderlichkeit des Stromfahrwassers 422

Allgemeine Verhältnisse im Congostaate: Die europäische Cultur und die Neger. Commerzieller Ausblick. Herabgestimmte Erwartungen. Ausfuhrsproducte und Zölle. Einfuhrswaren. Das mörderische Klima des Congo. Bezeichnende Fälle. Nachtigall, Hansens, Courtois, Spencer-Burns, Schulze, Tilly, Opfer des Congo. Johnston und Zintgraff über das Congoklima. Conclusionen 424

Abreise. Berührung von San Antonio und Fahrt nach Freetown 430

15. Sierra Leone.

Größe und Ursprung der Colonie. Zusammensetzung der Bevölkerung. Zahl derselben 1871 und 1881. Klima. J. R. Trendell über das Klima. Vegetation. Acclimatisation. Anämie. Niederschläge. Productionsverhältnisse. Nachbarliche Kriege. Handel. Producte und Ausfuhr. Einfuhren. Handelswerte 1874—1885. Chancen des Aufschwunges. Zölle. Einnahmen und Ausgaben. Öffentliche Schuld. Schiffahrtsbewegung 1874—1883. Oceanische Schiffahrt. Volksbildung. Confessionelle Zersplitterung. Vortheilhafter Unterschied zwischen den Sierra Leone-Negern und ihren südlichen Stammesgenossen. Aspirationen und Auswanderungen 432

Freetown. Ämter und Behörden. Consulate. Gebäude. Garnison. Sicherheitsdienst. Ressourcen und Preise. Wasser. Kohle. Telegraphische Verbindung. Klima. Krankheiten. Sanitätspolizei. Spitäler. Der Gouverneur. Krankheit des Schiffscommandanten. Aufenthalt des ALBATROS. Maritimes über den Hafen Freetowns. 439

Heimreise.

16. Über Dakkar, Funchal, Tanger, Gibraltar und Palermo nach Pola.

Abreise von Freetown. Fahrt nach Dakkar. ALBATROS in Contumaz. Abreise und Fahrt nach Funchal. Aufenthalt in Funchal. Geburtstagsfeier des Königs. Eröffnungsfest im Club Funchalenze. Abreise. Schweres Wetter. Ankunft in Tanger und Gibraltar. Verhalten des ALBATROS in schwerer See. Zweimaliges Auslaufen von Gibraltar. Berührung von Palermo und Ankunft in Pola. Inspicirungen. Außerdienststellung. Schlusswort 447

Anhänge.

Seite

I. Verzeichnis der Artikel in den Veröffentlichungen des k. k. hydrographischen Amtes, welche auf Berichten des k. k. Commandos S. M. Schiffes Albatros basieren. 457

II. Tabellarische Übersicht über die Daten des Ein- und Auslaufens, die Aufenthaltsdauer in den Häfen; über die unter Segel, die unter Segel und Dampf, und die unter Dampf allein zugebrachten Zeiten; über die zurückgelegten Distanzen unter Segel, unter Segel und Dampf, unter Dampf; Angaben über die mittleren erreichten Geschwindigkeiten, über den Kohlenverbrauch zum Gebrauch der Schiffsmaschinen, über den Verbrauch an Maschinenbetriebs-Material, als: Öl, Werg, Unterzündholz, endlich über den Verbrauch an Trinkwasser 459

Digitized by Google

Einleitung.

Seit nahezu zwanzig Jahren besteht in der k. k. Kriegsmarine die — auf kaiserlichem Befehl fußende — Einführung, dass alljährlich im Herbste ein entsprechend großes Schiff der Flotte eigens zu dem Zwecke in Dienst gestellt wird, um mit den eben aus der k. k. Marine-Akademie als Seecadeten ausgetretenen Zöglingen, eine auf die Dauer eines Jahres berechnete überoceanische Reise zu vollführen. Mit dieser jährlichen Instructionsreise wird jedesmal, nach Einholung der etwaigen besonderen Wünsche der beiden Handelsministerien, auch der gleichzeitige Zweck verfolgt, die commerziellen Interessen der Monarchie in jeder Weise zu fördern.

Im Herbste des Jahres 1885 ermöglichten es die Verhältnisse, außer der zu dem oben erwähnten Zwecke in Ausrüstung tretenden Corvette DONAU, noch einige andere Fahrzeuge zur Vollführung weiterer, überoceanischer Reisen zu verwenden. Die oberste Marinebehörde benützte diese günstige Sachlage, und traf mit Allerh. Ermächtigung Sr. Maj. des Kaisers die nöthigen Veranstaltungen zur Entsendung von drei Schiffen, welche zu Missionen vorwiegend handelspolitischer Natur nach den atlantischen und nach den ostindischen Gewässern ausersehen wurden.

Es waren dies die beiden Corvetten: ZRINYI, welche nach Westindien, und FRUNDSBERG, welche nach Ostindien bestimmt wurden, und endlich das Kanonenboot ALBATROS, dessen Reise nach dem östlichen Süd-Amerika, dem Caplande und der Westküste Afrikas in den nachstehenden Blättern besprochen werden soll.

Die Indienststellung der sämmtlichen hier genannten Schiffe erfolgte nach Beendigung der sommerlichen Übungsescadre, welch letztere ihre für die kriegstüchtige Ausbildung der Flottenbemannungen ungemein wichtige Thätigkeit zu Ende des Monates Juli abgeschlossen hatte.

S. M. Schiff ALBATROS, mit dessen Reise wir uns hier beschäftigen sollen, ist eines der kleineren Fahrzeuge der k. k. Flotte, nämlich ein aus Holz erbautes Kanonenboot, welches im Jahre 1873 vom Stapel gegangen ist. Dasselbe ist 46 *m* lang, 8 *m* breit, und hat einen Tiefgang von 3,4 *m*.

Das Schiff hat ein Deplacement von 570 *t*, die Maschine hat 90 nominelle Pferdekräfte, welche eine Leistung von 400 effectiven Pferdekräften indiciren. Die Besegelung des Schiffes ist jene eines dreimastigen Barkschooners.

Digitized by Google

Die Bestückung des ALBATROS besteht aus zwei gusseisernen Hinterladkanonen von 15 *cm* Kaliber, nach dem Systeme Wahrendorf. Ein kleines 7 *cm*-Geschütz dient für Landungszwecke oder für den Gebrauch im Boote.

Zum Commandanten des Schiffes wurde der k. k. Corvettenkapitän Arthur Müldner (seither zum k. k. Fregattenkapitän befördert) gewählt, welcher während der Dauer der eben abgelaufenen Übungsescadre das Gesammtdetail des Flaggenschiffes, S. M. Casemattschiffes LISSA, innegehabt hatte; als Schiffsstab waren ihm unterstellt:

Die k. k. Linienschiffslieutenants Adolf Krein und Karl Skala, ersterer als Gesammtdetailofficier; der für den Posten als Gesammtdetailofficier ursprünglich bestimmt gewesene Linienschiffslieutenant Karl Sinkowsky war wenige Tage nach der Indienststellung des Schiffes an einer rapid verlaufenen Krankheit plötzlich gestorben.

Die Linienschiffsfähnriche: Julius Dennig[1]), Eugen Korab Edler von Mühlström und Anton Staschek; die Seecadeten[2]): Theodor Skerl Edler von Schmiedheim, Alfred Schwammel, Franz Holub, Alfred Fesch.

Der k. k. Corvettenarzt Dr. Jaroslaw Hořicka als Schiffsarzt; der k. k. Marinecommissariats-Adjunct Franz Fettinger als Schiffsrechnungsführer, und der k. k. Maschinist dritter, (seither zweiter) Classe Gustav Strohecker, als Leiter des Maschinendienstes.

Die übrige Schiffsbemannung bestand einschließlich der Diener, Proviantmeister, Köche, Handwerker, Krankenwärter u. s. w. aus 101 Mann der verschiedenen Unterofficiers- und Matrosengrade aus den verschiedenen sogenannten „Specialitäten", in welche die Matrosenmannschaft der k. k. Kriegsmarine nach der Art ihrer Vor- und Ausbildung für die verschiedenen Diensteszweige: Deck-, Artillerie-, Maschinen-, Steuer-, Torpedo- und Seeminendienst u. s. w. eingetheilt wird.

Die Mannschaft war, wie dies auf den Schiffen der k. k. Kriegsflotte als Folge der gesetzlich bestehenden Wehrverhältnisse zumeist in Friedenszeiten der Fall ist, aus größtentheils sehr jungen Leuten zusammengesetzt; mit Ausnahme einiger Unterofficiere hatte keiner das 24. Lebensjahr erreicht. Diese Leute waren demnach zwar, dank dem so ausgezeichnet organisirten Ausbildungssysteme, welches in der k. k. Kriegsmarine seit langer Zeit schon in Thätigkeit steht, wohl in den verschiedenen Specialfächern ausreichend vorgebildet, aber den meisten der Leute fehlte noch die See-Erfahrung, welche sich eben erst durch länger fortgesetzte Dienstleistung zur See erwerben lässt. Kanoniere, Maschinenpersonale, Signalmänner, Torpedisten, Seemineure, Gewehr- und Mitrailleusenschützen lassen sich eben in einer verhältnismäßig kurzen Zeit auf den im Hafen verbleibenden Schulschiffen bis zu einem gewissen Grade vorbilden; die Übung jedoch, welche sie befähigt, die erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten in den verschiedenen Lagen auch richtig anzuwenden, in welche ein Schiff geräth, diese Übung können sich die Leute nur aneignen, wenn sie während länger dauernder Seereisen sich an das Leben auf dem Schiffe gewöhnt, Geist und Körper entsprechend gestärkt und abgehärtet, sich zu den Anstrengungen, welche der Seedienst erfordert, gewissermaßen trainirt haben.

---

[1]) Seither zum k. k. Linienschiffslieutenant befördert.
[2]) Seither sämmtlich zu k. k. Linienschiffsfähnrichen befördert.

Digitized by Google

Solche längere Seecampagnen, wie jene, zu welcher ALBATROS eben bestimmt wurde, sind demnach indirect auch für die kriegerische Leistungsfähigkeit der k. k. Flotte von dem höchsten Werte; und es mag vorweg gesagt werden, dass an Bord des ALBATROS während der Reise, die wir zu besprechen uns eben anschicken, in Bezug der seemännischen und militärischen Durchbildung der Mannschaft die günstigen Erfolge in demselben sehr befriedigenden Maße erzielt worden sind, wie es nach den Erfahrungen erwartet werden durfte, die man seit längerer Zeit schon in der k. k. Kriegsmarine mit derlei Campagnen gemacht hatte; Erfolge, welche auch diesmal durch die Geschicklichkeit, den Eifer und Takt des Schiffscommandanten, und durch die pflichteifrige Unterstützung desselben von Seite des Schiffsstabes vollauf verbürgt waren.

Willig, anstellig, mit natürlicher Intelligenz begabt, wie unsere Leute es vom Hause aus sind, bedurfte es nur einer verhältnismäßig kurzen Zeit, um aus den jungen unerfahrenen Matrosen des ALBATROS Seeleute zu schaffen, welche sich in jeder Lage zurechtzufinden wussten, und die beim Zusammentreffen mit Kriegsschiffen anderer Flaggen keinen Vergleich mehr zu scheuen brauchten, sondern der eigenen Flagge alle Ehre machten.

Der Nationalität nach zeigte die kleine auf dem ALBATROS vereinigte Bemannung ein Bild jener bunten Zusammensetzung von Völkern und Nationalitäten, wie sie unserem Vaterlande eben eigen ist. Es waren so ziemlich alle Sprachen der polyglotten Monarchie an Bord vertreten; eine Thatsache, die manchen das Schiff besuchenden fremden Seeofficier zu zweifelnden Fragen über die Möglichkeit drängte, unter solchen Umständen das Schiff und den Dienst zu leiten und zu handhaben; in Wirklichkeit aber bringt diese Vielsprachigkeit an Bord — infolge der ihr gewachsenen Vielsprachigkeit der Officiere, und gewisser auf das diesfällige Bedürfnis basirten Diensteinrichtungen — gar keine Nachtheile mit sich; viel eher könnte man einige Vortheile dieses Zustandes erkennen. Der eine lernte vom anderen, bei dem engen Zusammenleben an Bord durch so lange Zeit, einige Fragmente der ihm bishin fremden, bei uns vertretenen Landessprachen; während der Stunden der abendlichen Ruhe konnte man den lustigen Wiener hören, wie er in seiner von Grimm, Adelung und Sanders vielleicht kaum als deutsch anerkannten Sprache, dem wetterharten, ernsten und wortkargen Dalmatiner von den Wundern der »einzigen Kaiserstadt« erzählte; der Sohn der Bora-durchtobten Velebich-Gebirge schilderte dem Ungarn die Heimat, und der Ungar wie der Böhme, der Pole und der Istrianer waren abwechselnd Erzähler und aufmerksame Zuhörer über die Eigenheiten und die immer mit Vorliebe behandelten Sitten und Gebräuche der jedem ins Herz gewachsenen engeren Heimat. Auch im Gesang, der allabendlich auf Deck ertönte, ließ sich der ähnliche Austausch beobachten. Es währte gar nicht lange, dass sowohl die schwermüthigen dalmatinischen und ungarischen, sowie nordslavischen Weisen geradeso wie die heiteren Lieder der Söhne des herrlichen Alpenlandes, und die kecken G'sangeln der Wiener, oder die zu Herzen dringenden italienischen Melodien, von Leuten aller anderen Nationalitäten mitgesungen wurden. Auf diese Weise wurde die Eintönigkeit des Seelebens bekämpft und jede durch Beschwernisse, wie sie vom Seeleben namentlich im tropischen Klima unzertrennlich sind, drohende Verdrossenheit hintangehalten.

Wer das Seeleben auch nur oberflächlich kennt, der weiß, von welch segensreichem Einflusse die Erhaltung einer heiteren unverdrossenen Gemüths-

Stimmung auch auf das physische Befinden der Leute ist; man hatte an Bord des ALBATROS wieder einen erneuerten Beweis für die Richtigkeit dieser alten Erfahrung; denn der ungetrübte Ton der Heiterkeit und Zufriedenheit, welcher unter der Mannschaft während der ganzen Dauer der Reise herrschte, hat gewiss auch dazu beigetragen, dass die Gesundheitszustände an Bord trotz beengter Unterkunftsverhältnisse der Mannschaft, trotz wechselnder Klimate und der Berührung mehrerer recht ungesunder Punkte ein sehr günstiger geblieben ist.

Die Instructionen, welche dem Commandanten bezüglich der von ALBATROS anzutretenden Mission ertheilt wurden, beschränkten sich anfänglich in ihrem nautischen Theile nur auf die Reise durch das Mittelmeer und nach den Küsten des östlichen Süd-Amerika; denn es bestand zur Zeit der Ausreise des Kanonenbootes noch die Absicht, das Schiff für eine längere Zeit als Stationsschiff an den letzterwähnten Küsten zu belassen. ALBATROS sollte Gravosa und Gibraltar nebst einigen marokkanischen Häfen berühren, dann nach Madeira und Teneriffa segeln, und von dort zunächst den Hafen von Pernambuco und dann die anderen wichtigeren Küstenplätze Brasiliens anlaufen. Hiernach sollte dann Montevideo, wo ein mehrwöchentlicher Aufenthalt genommen werden sollte, dann endlich Buenos-Ayres, als vorläufiges Ziel der Reise, angelaufen werden. Es war dem Ermessen des Commandanten anheimgestellt, auf den Fahrten zwischen diesen südamerikanischen Haupthäfen, je nach den angetroffenen Verhältnissen, einige Zwischenhäfen von minderer Bedeutung zu besuchen; so z. B. die Paranaguà-Bai, Desterro, den Rio Grande do Sul, und andere mehr. Unter Einrechnung eines etwa 20-tägigen Aufenthaltes in Montevideo war angenommen, dass ALBATROS zwischen dem 15. und 20. April in Buenos-Ayres eintreffen möchte.

Nebst der Sorge für die fachliche Ausbildung von Stab und Mannschaft, war dem Commandanten des ALBATROS ganz besonders „die thunlichste Förderung der commerziellen Interessen der Monarchie an der in so rascher Entwicklung begriffenen Ostküste Süd-Amerikas" empfohlen worden, welche — nach dem Wortlaute der Instruction — bestimmend für die Entsendung des Schiffes nach jenen Gegenden gewesen war. Rücksichtlich des Besuches von Buenos-Ayres wurde speciell darauf hingewiesen, dass der Commandant es sich angelegen sein zu lassen habe, gelegentlich der dort beabsichtigten landwirtschaftlichen Ausstellung, den österreichischen und ungarischen Ausstellern in besonderen Fällen die etwa wünschenswerte Förderung angedeihen zu lassen. Im allgemeinen sollte alles aufgeboten werden, um die Reise sowohl für Stab und Mannschaft als auch sonst nach jeder Richtung hin, lehrreich und so fruchtbringend als möglich zu gestalten. Mehrfache detaillirte Instructionen, auf welche wir hier nicht näher einzugehen brauchen, hatten die einzelnen Maßregeln zum Gegenstande, durch welche der angegebene Zweck der Reise erreicht werden möchte; die Ergebnisse der Reise — soweit dieselben auf ein allgemeineres Interesse Anspruch erheben können — sollen in den nachfolgenden Blättern zur Besprechung gelangen.

Digitized by Google

Von Pola über Gravosa und Malta nach Tanger.

Am 16. August 1885 trat S. M. Schiff ALBATROS im Centralhafen der k. k. Kriegsmarine in der vorgeschriebenen Weise in Ausrüstung. Ein Zeitraum von vierzehn Tagen stand bis zum programmäßigen Antritte der Mission zur Verfügung, welcher zur Vervollständigung der Ausrüstung und Verproviantirung, namentlich aber zur Einübung der jungen Mannschaft in den vielfachen verschiedenen Dienstesverrichtungen bestens ausgenützt wurde.

Am 31. August, 10 Minuten nach Mitternacht — seemännisch ausgedrückt also am 1. September, 0^h 10^m a. m. — verließ ALBATROS unter Dampf den Hafen von Pola. Unter wechselnder, den Umständen angepasster Benützung der Maschine und der Segel erreichte das Schiff am 2. September gegen 6 Uhr abends den Hafen von Gravosa, dessen Besuch dem Schiffscommandanten nur zu dem Zwecke aufgetragen worden war, um hier die Verproviantirung des Schiffes mit Steinkohlen zu ergänzen. — Die Fahrt von Pola nach Gravosa war zwar vollkommen ereignislos verlaufen, doch hatte man Gelegenheit zu Beobachtungen über das Verhalten des Schiffes bei jener Tauchung anstellen können, mit welcher dasselbe den Centralhafen verlassen hatte; diese Tauchung betrug vorne 346, achter 412 *cm*, und der Commandant fand sich in der angenehmen Lage berichten zu können, dass das Schiff sowohl in Bezug auf Fahrtgeschwindigkeit als rücksichtlich der Steuerfähigkeit sehr günstige Eigenschaften gezeigt habe.

Der kurze Aufenthalt in Gravosa wurde — wie schon angedeutet — zur Einschiffung des größtmöglichen Vorrathes an Steinkohle benützt. — Am 5. September morgens 8 Uhr verließ ALBATROS den Hafen von Gravosa, und der Commandant beabsichtigte direct nach Malta zu segeln.

In der Ausführung dieser Absicht wurde man aber durch die Ungunst der Witterungsverhältnisse behindert; schweres Wetter aus SO, welches schon wenige Stunden nach dem Auslaufen von Gravosa einsetzte, zwang zum Einlaufen in die Bocche di Cattaro, wo vor Megline geankert wurde.

Nach zwölfstündigem Aufenthalte vor Megline konnte aber die Reise schon fortgesetzt werden, da sich die Witterungsverhältnisse wieder günstig gestaltet hatten. Am 6. September 8 Uhr morgens lief demnach ALBATROS wieder aus und nahm Curs gegen das Cap Sta. Maria di Leuca. Gegen Abend des 8. beobachtete man ununterbrochenes Wetterleuchten in der Umgebung des Ätna bei zunehmender See aus SW und stark auffrischendem Winde

Digitized by Google

aus derselben Richtung. Um 1 Uhr 40 Minuten morgens, kurz vor dem Doubliren des Cap Spadaro, setzte plötzlich mit einer äußerst heftigen Böe aus West, ein förmlicher Sturm ein, von hohem Seegange und ganz abnorm starken Elektricitätsentladungen begleitet. „Das Schiff befand sich förmlich in einem Kreuzfeuer von Blitzstrahlen“ — heißt es in dem Reiseberichte des Schiffscommandanten — „und erschien oft in ein wahres Meer von Licht und Feuerstrahlen eingehüllt.“ Auch als bald nach Einsetzen des Sturmes dichter Regen losbrach, nahm der in der Stärke 9 wehende Wind keineswegs an Kraft ab; dagegen wuchs die See zu einer selbst in diesem Meerestheile seltenen Höhe an. Die Leuchtfeuer von Cap Passaro, Cozzo, Spadaro und Correnti, welche sich auf eine Entfernung von 6,5 bis 9 Meilen befanden, sowie die in der Nähe befindliche bis vor kurzem noch deutlich erkennbare Corvette ZRINYI kamen in den von dem heftigen Winde und der hohen See aufgeworfenen Gischte alsbald gänzlich außer Sicht. Das Schiff stampfte, schwer mit dem Buge einsetzend, schiffte wiederholt Wasser ein — meist vorne und bei den Großwandten — so dass man die Maschinenthätigkeit auf 75 Rotationen herabsetzen musste. Doch währte die Kraft des Sturmes nicht allzulange; gegen 4 Uhr morgens ließen sowohl Wind als See bedeutend nach. Um 9 Uhr morgens wurden Malta und Gozzo gesichtet, hierauf der Curs gegen den Hafen von Valetta gesetzt, in welchem Hafen das Kanonenboot um 1 Uhr nachmittags nach den Anweisungen des englischen Hafenlotsen an einer Boje vertaüt wurde.

Während des kurzen Aufenthaltes, welchen das Kanonenboot in Malta nahm, wurden die üblichen internationalen Höflichkeiten zwischen dem Schiffscommandanten und den daselbst befindlichen englischen und fremden Würdenträgern ausgetauscht. Fregattenkapitän Müldner hatte sich, ebenso wie der Commandant der gleichzeitig mit ALBATROS in Malta anwesenden Corvette ZRINYI, besonderer Aufmerksamkeiten von Seite des dort commandirenden englischen Admirals Lord John Hay zu erfreuen.

Wir glauben es unterlassen zu dürfen, hier über Malta selbst, dessen Bewohnerschaft, Handel und Wandel uns zu ergehen, da wir dies in ziemlicher Ausführlichkeit bei Gelegenheit der Beschreibung des gleichzeitig erfolgten Besuches dieses Hafens durch S. M. Schiff ZRINYI gethan haben; die bezügliche Reisebeschreibung dürfte unseren Lesern bekannt und in ihrem Besitze sein.[1])

Der steife Westwind, welcher während der ganzen Zeit des Aufenthaltes S. M. Schiffes ALBATROS im Hafen von Valetta geweht hatte, flaute erst im Laufe der Nacht vom 11. zum 12. soweit ab, dass der Schiffscommandant den Augenblick für gekommen erachtete, die Fahrt fortzusetzen.

Um 5 Uhr morgens des 12. verließ demnach ALBATROS unter Dampf den Hafen, fand anfangs flaue, dann frischere westliche Brisen, welche es gestatteten, scharf am Winde mit Backbordhalsen steuernd den Curs NW z. N unter Segel einzuhalten. Baldiges Schraalen der Brise nöthigte aber schon um die Mittagszeit, die Maschine neuerdings in Gebrauch zu nehmen; zugleich frischte der Wind stetig auf, und erreichte nach kurzer Zeit die Stärke 8 bei gleichzeitigem bedeutenden Seegange. Der letztere wurde für das Schiff besonders fühlbar, weil dasselbe mit completen Vorräthen aller

[1]) „Reise S. M. Schiffes ZRINYI nach Westindien“, pag. 9 u. ff. Wien, Carl Gerold's Sohn, 1887.

Digitized by Google

Art, besonders aber mit Steinkohlen, von welchen ein namhafter Vorrath über die volle Ausmaß an Bord genommen worden war und sich auf Deck gestaut befand, sehr tief geladen war. Das heftige Stampfen des Schiffes, wobei dasselbe sich zeitweise mit dem Buge in die Wellen gleichsam eingrub, worauf meistens durch den Propellerbrunnen Wassersäulen von anderthalb Meter Höhe anfstiegen und sich über Deck ergossen, zwang den Commandanten die Maschinenkraft soweit herabzusetzen, dass das Schiff eben nur noch steuerfähig erhalten wurde. Um 8 Uhr abends nahmen aber Wind und Seegang allmählich ab; die Licata-Leuchte an der sicilianischen Küste kam in Sicht, und im Laufe der Nacht unterschied man auch in voller Deutlichkeit die Lichter der Stadt Girgenti, aber ohne zugleich das Leuchtfeuer von Rosello in Sicht zu bekommen.

Bald nach der Passirung der Westspitze von Sicilien gestatteten es die Windverhältnisse, von den Segeln Gebrauch zu machen.

Bis in die Nähe von Iviza wurde die Fahrt des Schiffes von günstigen östlichen und südöstlichen Brisen begleitet, hier aber flauten sie ab, und machten leichten Gegenwinden Platz. Der Schiffscommandant versuchte zuerst gegen diese westlichen sehr leichten Winde aufzulaviren, doch musste er sich bald, um nicht die Fahrt des Schiffes zu sehr zu verzögern, dazu entschließen, die Maschine neuerdings in Gebrauch zu nehmen. Nach kurzer Dampffahrt konnte man jedoch — um die Mittagsstunde des 19. — wieder zum Gebrauche der Segel zurückkehren; die Strecke vom Cap Antonio bis über das Cap Palos hinaus wurde unter Segeln allein, von frischen NO-Brisen begünstigt, zurückgelegt. Als aber nun — in den Nachmittagsstunden des 20. — der Wind wieder nach Westen herumging, wurde neuerdings geheizt, und der Rest des Weges bis zur Rhede von Tanger unter Dampf zurückgelegt; wenige Minuten vor 5 Uhr nachmittags des 21. ankerte ALBATROS auf dieser Rhede. Man wählte den Ankerplatz in einer Tiefe von 9 Faden, nach den Angaben des *„Mediteranean Pilot“*, welche als vollständig zutreffend befunden wurden.

Von den für Seefahrer wichtigen Beobachtungen, welche Fregattencapitän Müldner auf der Fahrt von Malta nach Tanger zu machen Gelegenheit fand, seien hier die folgenden erwähnt, obwohl dieselben schon in den fachlichen Publicationen des k. k. Hydrographischen Amtes Berücksichtigung gefunden haben.

Die Sichtweite der Leuchtfeuer von Cap Passaro und von Cozzo Spadaro ist in den Seekarten mit 12 und 18 Meilen angegeben; diese Sichtweiten sind aber nicht die richtigen, sondern jene des Leuchtfeuerverzeichnisses sind es, wo 15 und 23 Meilen angegeben erscheinen. Das Leuchtfeuer von Rosello hingegen wurde bei einer angegebenen Sichtweite von 20 Meilen auf eine Distanz von 16,5 Meilen nicht gesehen, obwohl der Zustand der Atmosphäre es gestattete, die Lichter der Stadt Girgenti vollkommen gut auszunehmen.

Marokko.

Digitized by Google

I. Tanger[1]).

Die Stadt Tanger liegt unter 35° 50′ nördl. Breite und 5° 58′ westl. Länge auf einer steil ansteigenden Berglehne, an einer beiläufig drei Seemeilen weiten halbmondförmigen Bucht, und begrenzt diese Bucht in südwestlicher Richtung. Im NO endet die Bucht mit der Malabata-Spitze und hat im Süden sandige und flache Ufer, über welche sich der sogenannte Richtungsberg, der *Mount Direction*, erhebt.

Beim Anlaufen von Tanger von Osten her hat man sich von den *Almirante Rocks* freizuhalten, welche von der Malabata-Spitze aus in der Richtung NW z. Nord $^3/_4$ Nord in $3^1/_2$ Faden Wasser liegen.

Kommt man hingegen von Westen, so muss man den Trümmern eines Steindammes ausweichen, der erst auf $5^1/_2$ Kabel in der Peilung Ost $^5/_8$ Nord, $4^3/_4$ Faden Wassertiefe über sich hat. Dieser Damm wurde im Jahre 1740 von den Engländern gesprengt und wird bei Ebbe in einzelnen Theilen bloßgelegt. Des weiteren sind beim Anlaufen die *Bourré Rocks* zu berücksichtigen, welche auf fünf Kabellängen von der Küste in der Richtung NNO von *Mount Direction* und SW $^3/_8$ Süd von *Malabata Tower* in der Bucht von Tanger liegen. Über diesen Felsen hat das Wasser nur $^1/_2$ Faden Tiefe.

Der Malabata-Thurm ist für ein von NO kommendes Schiff auf der Malabata-Spitze schon in der Entfernung von 6—7 Seemeilen deutlich zu erkennen; er ist demnach ein vorzüglicher Orientirungspunkt für die Umschiffung der Almirante-Felsen. Als Richtungsobject für das Anlaufen der Rhede dient dann weiter der *Mount Direction*, auf den man im Curse Süd $^1/_2$ Ost loszusteuern hat.

An weiteren Orientirungspunkten sind noch zu erwähnen der *Kashbah Tower*, d. i. der Thurm der auf der Kashbah Tangers befindlichen Moschee, sowie die beiden aus Stein erbauten Forts zwischen Malabata Point und Alt-Tanger; dann die Ruinen eines Forts in der Nähe des südlichen dieser beiden Forts.

Bei Nacht wird in Tanger ein auf drei Meilen Sichtweite berechnetes Leuchtfeuer unterhalten, welches zwischen den Peilungen Nord und NO z. Ost ein rothes, von NO z. Ost bis Süd ein weißes Feuer zeigen soll. Auf dieses Leuchtfeuer ist aber nicht mit voller Sicherheit zu rechnen. S. M. Schiff

[1]) Vergleiche auch: »Reise S. M. Schiffes Zrinyi«, Tanger, p. 14 u. ff.

ALBATROS wenigstens konnte dieses Fener bei einem zwar mistigen Wetter, welches aber die Contouren der Küste vollkommen dentlich erkennen ließ, nicht ausnehmen.

Die angegebenen Orientirungspunkte genügen übrigens vollkommen, nm die Rhede von Tanger bei einer einigermaßen mondhellen Nacht ohne Anstand anzulaufen; es ist dies umsomehr der Fall, als die Sichtkreise der großen Leuchtfeuer von Cap Spartel und Tarifa sich bis sehr nahe an die Bucht von Tanger erstrecken.

Auf der Rhede selbst ist ein Schiff unter nahezu allen Witterungsverhältnissen ausreichend geschützt, aber die Communication mit dem Lande ist allerdings sehr häufig eine recht schwierige, und bei stärkeren Winden, der hohen See wegen, oft gänzlich nnterbrochen. Die nach Osten setzende Strömnng der Straße von Gibraltar macht sich anf der Rhede von Tanger selbst bei den heftigsten Ostwinden noch immer fühlbar.

Als bester Ankerplatz kann jener empfohlen werden, welchen man erreicht, indem man in dem Curse Süd $^1/_2$ Ost gegen den *Mount Direction* stenert und dabei die *Judios*-Spitze mit der Fortruine nnterhalb des *Merchant*-Plateaus in Decknng bringt. Letzterwähntes Fort ist besonders für den von West Kommenden ein sehr dentlich in die Augen fallendes Object, da sich die weiße Mauerfarbe besonders wahrnehmbar von dem dunklen Hintergrunde abhebt. Für den Fall, als ein Schiff die Rhede von Tanger zu dem Zwecke anlaufen sollte, um bei heftigon Ostwinden Schutz zu snchen und einen Umschlag des Wetters abzuwarten, würde sich die Wahl eines Ankerplatzes zwischen der Malabata-Spitze und dem südwestlich von derselben gelegenen Fort empfehlen. Der Ankergrund auf den hier erwähnten Ankerplätzen ist zwar ein sehr gnter, doch empfiehlt es sich namentlich zur Winterszeit, da man auf heftige Winde zn rechnen hat, mit zwei nach Nord und Süd gelegten Ankern zu ankern. Bemerkt mag noch werden, dass die auf der englischen Seekarte eingetragenen Wassertiefen als im allgemeinen um 1 bis 2 Faden zn gering angegeben gefunden wurden.

Der Verkehr mit dem Lande ist auf der Rhede von Tanger immer ein recht umständlicher und beschwerlicher. Nicht allein der schon erwähnte heftige Seegang bei starken Winden trägt hieran die Schuld; auch unter normalen Umständen ist die große Entfernung — über eine Seemeile — auf der man des seichten Strandes wegen vor Anker liegen muss, ein sehr störender Umstand; außerdem ist durch gar nichts für einen bequemen und gesicherten Anlegeplatz für Boote vorgesorgt. Als solcher dient ein erst seit dem Jahre 1883 bestehender Steindamm, unmittelbar unterhalb der Stadt gelegen, der sich aber durchaus nicht weit genug in die See hinaus erstreckt. Ein Kriegsboot mittlerer Größe kann den Kopf dieses Dammes nur bei normaler Flut erreichen; außer dieser Zeit muss ein solches Boot etwa 80—100 *m* weit von dem Dammende vor Anker gehen, nnd die Insassen des Bootes genießen dann das Vergnügen, durch das seichte Wasser ans Land zn waten oder sich von den am Strande stets in großer Zahl herumlungernden Lastträgern — von übrigens durchaus nicht sehr appetitlichem Aussehen — ans Land tragen zu lassen. —

Die Stadt Tanger ist von altersher von einer Stadtmauer umschlossen, deren Thore auch heute noch über Nacht sorgfältig gesperrt werden. Die Straßen der Stadt sind unregelmäßig, meistens sehr enge und durchaus mit rnnden, glatten, für den Fußgeher sehr unangenehmen Steinen

Digitized by Google

gepflastert; dem Terrain der Stadt entsprechend steigen die Straßen meist sehr steil hergan, und können aus diesem Grunde und wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit nicht befahren werden; es gibt deshalb auch keinerlei Wagen in Tanger. Zur Beförderung von Personen und Lasten auf größere Entfernungen müssen ausschließlich Reit- und Tragthiere in Verwendung treten.

Der Marktplatz liegt außerhalb der Stadt an der von der See abgewendeten Seite; in der Stadt selbst sind keine Plätze oder doch größere Häuserlichtungen vorhanden.

Die Gebäude sind meist aus weißem Sandsteine aufgeführt und zeigen die bekannten flachen Dächer; die besseren Landhäuser in der Umgebung der Stadt sind häufig in maurischem Stile recht anmuthig erbaut und von schattigen, gut gepflegten Gärten umschlossen. Doch findet man zwischen diesen villenartigen Gebäuden auch recht zahlreiche erbärmliche Ziegel- und Lehmhütten. Die hochgelegene Kashba ist der arabische Theil der Stadt; sie ist durch eine Mauer von dem übrigen Theile der Stadt geschieden, welche man nach ihrer Einwohnerschaft füglich die Judenstadt von Tanger nennen kann. Man schätzte im Jahre 1880 die Einwohnerzahl von Tanger auf 20 000 Personen, wovon mindestens drei Fünftel Juden sein sollen; nur zwei Fünftel gehören der arabischen oder, besser gesagt, maurischen Bevölkerung an. (Vergleiche über die Bevölkerung von Tanger: Reise S. M. Schiffes Zrinyi 1885—1886, Wien, Gerold, S. 17 u. ff., wo die Zahl der Juden Tangers wesentlich niedriger geschätzt ist.) Von den recht zahlreichen, in Tanger vorkommenden Rufioten, welche als Abkömmlinge der Vandalen angesehen werden, heißt es, dass die meisten von ihnen aus Besorgnis vor der im Innern Marokkos herrschenden Blutrache nach Verübung irgend einer Missethat sich nach Tanger in vergleichsweise Sicherheit gebracht haben sollen.

Zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit mag die Anwesenheit dieser zahlreichen gewalttbätigen Gesellen in einer Stadt, in welcher Straßenpolizei und nächtliche Beleuchtung unbekannte Dinge sind, allerdings nicht eben beitragen. Sowie die Sicherheitspolizei, so ist auch die Sorge für die öffentliche Gesundheitspflege in Tanger auf das gröblichste vernachlässigt. Die Stadt ist in höchstem Maße unrein; in den Gassen findet man Mist, Staub, Kehricht und Abfälle aller Art oft fußhoch übereinander geschichtet, thierische und menschliche Excremente, verendete Thiere liegen umher, ohne dass es irgend jemandem einfallen würde, sich um die Fortschaffung dieser die Luft verpestenden Dinge zu bekümmern. Die bestehende Canalisation ist eine äußerst mangelhafte; ein System alter, zu gutem Theile verfallener Canäle mündet auf der Rhede gerade an der Stelle, wo man gezwungen ist, mit den Booten anzulegen, den ohnehin seichten Grund noch mehr verschlammend und die Luft in einer ganz unbeschreiblichen Weise inficirend. Den Eindruck der weitgehendsten Unreinlichkeit empfängt man überhaupt beinahe allüberall in Tanger; am widerlichsten wird er wohl auf dem Lebensmittelmarkte, wo namentlich die zahllosen Fliegen, welche alle feilgebotenen Waren in ungeheuren Mengen bedecken, in der ekelerregendsten Weise wirken. Auf den Mangel an Reinlichkeit und das Fehlen jeder öffentlichen Gesundheitspolizei ist es auch zurückzuführen, dass man in Tanger auf den Straßen so zahlreichen, mit den ekelhaftesten sichtbaren Krankheiten behafteten Menschen auf Schritt und Tritt begegnet. Die natürlichen Verhältnisse des Ortes bedingen dies keineswegs, denn Tanger erfreut sich eines ganz günstigen Klimas, und auch das für Gesundheit und Reinlichkeit so überaus wichtige

Digitized by Google

Agens — das Wasser — ist hier in ausreichender Quantität und entsprechender Beschaffenheit vorhanden. Nicht nur sind aus den verflossenen besseren Zeiten Tangers sehr zahlreiche Cisternen vorhanden, welche das reichliche Regenwasser aufnehmen, sondern es gibt in den tieferen Theilen der Stadt auch mehrere Quellen, welche ganz vorzügliches Trinkwasser das ganze Jahr hindurch abgeben können. —

Was das günstige Klima anbetrifft, so kann darüber Folgendes in Kürze angegeben werden. Die Stadt ist fast allen Windströmungen direct zugänglich, wodurch die Luft stets erfrischt und auch abgekühlt wird. Gegen die sehr heißen Winde aus dem Innern Afrikas wird Tanger durch das nahe Atlas-Gebirge geschützt. Der Niedorschlag ist ziemlich reichlich, und hieraus erklärt sich die üppige Vegetation in der Umgebung der Stadt. In weiterer Entfernung von den bewohnten Regionen Tangers kommen in dem wellenförmigen Terrain allerdings auch Thäler und Mulden vor, in welchen das Niederschlagswasser stagnirt und Malaria-Miasmen erzeugt; doch sind solche Stellen nicht sehr zahlreich, und thatsächlich treten in der Stadt Erkrankungen an Fieber nur in geringer Zahl auf. Die Temperaturverhältnisse können als sehr günstige bezeichnet werden; die Luftwärme steigt in den Sommermonaten im Schatten nicht über 27° Réaumur und fällt in den Wintermonaten selten unter 6°; Morgenreif und Nachtfröste gehören zu den größten Seltenheiten; Schneefall kommt gar nicht vor. Die in Tanger ansässigen Europäer finden alle das Klima sehr angenehm und behaupten, dass der Neuankommende sich ohne jede Schwierigkeit und auf das schnellste an dasselbe gewöhnt. Specielle, der Gegend angehörende epidemische oder auch endemische Krankheiten kommen in Tanger nicht vor; allerdings sieht man infolge der früher erwähnten Verhältnisse viel Leute mit Lupus, Trachom und ekelerregenden Hautkrankheiten auf den Straßen; doch ist der Gesundheitszustand unter den Europäern und den besseren Classen der Eingeborenen stets ein ganz günstiger.

Als Seefestung betrachtet, ist Tanger den Angriffsmitteln, welche heutigen Tages den Schiffen zugebote stehen, in keiner Richtung gewachsen. Schon die Lage ist keine besonders günstige; die Anhöhe, auf welcher Tanger erbaut ist, beherrscht zwar das ganze umliegende Territorialgewässer, doch ist sie eben deshalb auch von der See aus in jeder Richtung beschießbar. Allerdings würde die Malabata - Spitze, das gebirgige Terrain im SW. und die hügelige Küste im Westen dominirende Positionen mit guten Ausschusspunkten gegen die See sowohl als gegen das Land darbieten; aber zur Ausnützung dieser Vortheile müsste Tanger ungleich stärker befestigt sein als es thatsächlich der Fall ist. Was an Fortificationen in brauchbarem Stande ist, das verdankt Tanger, oder vielleicht besser gesagt, die marokkanische Regierung den Engländern. Da sind zunächst zwei, auf übereinander gelagerten, aus Quadern gemauerten Plattformen stehende Hafenbatterien zu erwähnen, welche sich gleich über dem Eingangsthore befinden; dieselben sind mit etwa 20 Stück La Motte-Geschützen bewehrt, liegen jedoch gegen einen angreifenden Gegner völlig schutzlos da; über der Kashba ist ein von englischen Ingenieuren nach modernen Principien aus Steinquadern erbautes Fort placirt, welches zwei von England geschenkte 26 *cm*-Woolwich-Geschütze, mit ganz moderner Laffettirung und Ausrüstung trägt. Die Fürsorge Englands geht sogar soweit, die Bedienungsmannschaften für diese Geschütze auf den Festungswerken des benachbarten Gibraltar ausbilden zu lassen. Eine andere

Batterie, welche ebenfalls Armstrong-Geschütze als Armirung erhalten soll, wird unter englischer Leitung erst erbaut, befand sich aber zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes ALBATROS noch in den allerersten Anfangsstadien. Die militärische Besatzung von Tanger war zu jener Zeit eine nichts weniger als imposante; 30 Fußsoldaten und 15 Kanoniere machten die ganze Garnison aus. Selbst diese gewiss keineswegs sehr ansehnliche Streitmacht war nicht einheitlich bewaffnet, und ihre Bekleidung und Ausrüstung ließ ebenfalls sehr vieles zu wünschen übrig. Diese Mannschaften sind von der Regierung um einen äußerst geringen Sold in Dienst genommen und werden hauptsächlich zur Escortirung von Reisenden, die sich in das Landesinnere begeben, zu Schutzwachen der Gesandten und ähnlichen Zwecken verwendet.

Die Communicationen in der Nähe Tangers sind in einem traurigen Zustande; es gibt so gut wie gar keine Straßen in dem Sinne, welchen man diesem Worte beizulegen gewöhnt ist; Reit- und Saumpfade sind alles, was dem Verkehrsbedürfnisse genügen muss. Ein Aufschwung in dieser Richtung ist kaum zu erwarten, solange die Regierung in ihrer Abneigung beharrt, den Handel mit dem Auslande zu fördern. — Bevor aber über die Handelsverhältnisse näher gesprochen wird, mag es angezeigt erscheinen, zur nöthigen Orientirung einiges über die allgemeinen in dieser Richtung maßgebenden Zustände des marokkanischen Kaiserreiches hier einzuflechten.

Fregattenkapitän Müldner schreibt hierüber das Folgende:

„Der Flächenraum des Kaiserthums Marokko lässt sich nicht mit Bestimmtheit angeben, nachdem dessen östliche Grenze nur ungenau, die südliche aber sozusagen gar nicht festgestellt ist, indem das Abhängigkeitsverhältnis der im Süden lebenden Stämme ein nur sehr loses ist. Die Autorität des Sultans gelangt dort nur zeitweise während eines bewaffneten Einschreitens zur Geltung. Auch die in den nördlichen und östlichen Provinzen, namentlich im Gebiete des Atlas und der Riss lebenden Stämme erkennen die Oberhoheit des Sultans häufig nur insoweit an, als ihnen dieselbe durch Waffengewalt aufgezwungen wird.

Unter directer Botmäßigkeit des Sultans befinden sich bloß die in dem leichter zugänglichen Terrain und an der Küste lebenden Unterthanen, und diese sind es auch, auf deren Schultern alle Lasten des Staatshaushaltes ruhen.

Das Innere des Landes ist reich an Naturproducten aller Art. Nutzthiere, alle Arten Getreide, Obst, Hülsenfrüchte, Mandeln, Öl, Wachs sind die wichtigsten Artikel, welche trotz der äußerst primitiven Cultur, eine ganz ansehnliche Ausfuhr ermöglichen würden. Bei nur einigermaßen geordneten Verhältnissen müsste die Production dieser Erzeugnisse einen ganz bedeutenden Aufschwung nehmen. Die Gebirge enthalten Kohle und sind an Erzen reich, doch liegt eine Industrie, welche diese Schätze zu heben verstünde, vollkommen brach.

Als Artikel für die Einfuhr würden sich alle Erzeugnisse der Industrie eignen; doch ist natürlicherweise, infolge der Armut der Bevölkerung, der Bedarf an solchen Erzeugnissen ein äußerst geringer. Gegenwärtig sind es meistens nur billige Sorten von Baumwoll- und Tuchwaren, dann geringe Sorten und kleine Mengen von Glas und Porzellan, ganz ordinäre Taschenmesser und einiges Stabeisen, welche im Innern mäßigen Absatz finden. Nebstdem sind es ausschließlich nur die Bedürfnisse der in den Hafenorten angesiedelten oder zu vorübergehendem Aufenthalte daselbst befindlichen

Europäer, welche einigen Import an Artikeln des täglichen Lebensbedarfes hervorrufen.

Ein schreiendes Missverhältnis besteht allerorts in diesem Lande zwischen dem natürlichen Productionsreichthum und den ärmlichen gedrückten Verhältnissen, unter welchen die Einwohner leben. In keiner Weise ist das Wirken der staatlichen Gewalten darauf gerichtet, dieses Missverhältnis zum Bessern zu gestalten; wenn von einem Fortschritt hier gesprochen werden kann, so ist es nur jener, der im Verkümmern der eingebornen Bevölkerung zu beobachten ist.

In völlig verschiedenen Verhältnissen hingegen befinden sich die im Lande befindlichen, zumeist nur in den Küstenstädten lebenden Fremden, die unter dem Schutze des Consuls ihres Heimatslandes stehend, dem Einflusse der Landesbehörden fast vollständig entrückt sind; auch Eingeborene stellen sich wenn nur irgend thunlich unter den Schutz fremder Consuln, um der heimischen Willkür entrückt zu werden.

Eine eigene Erwähnung verdienen die im Lande in sehr großer Zahl lebenden Juden, welche besonders in den Städten vertreten sind, wo sich ihre Anzahl oft auf 40% der Gesammtbevölkerung belaufen soll. Obwohl von den Mohammedanern wie in allen islamitischen Ländern auf das Tiefste verachtet und bei sich ergebender Gelegenheit verfolgt, weiß diese geschmeidige und ausdauernde Race dennoch durch den ihr innewohnenden Handelsgeist und die angeborene und anerzogene Verschmitztheit, eine wichtige Stellung im Lande zu behaupten.

Die meisten Juden sind Kaufleute oder kaum zu entbehrende Agenten der europäischen Kaufleute. Viele beschäftigen sich auch mit verschiedenen Handwerken, welche aber einen nur geringen Erwerb bieten. Vermittlungsgeschäfte aller Art werden von Juden durchgeführt. So sind sie es z. B., welche den darnach begierigen Eingebornen die »Protection« eines Consuls zuzuwenden unternehmen.«

Der Begriff »Protection« ist in Marokko zu einem ganz feststehenden geworden, und es verlohnt sich der Mühe, denselben etwas näher zu erläutern. Fregattenkapitän Müldner, von der gewiss richtigen Ansicht ausgehend, dass über so verwickelte und in das Volksleben gänzlich eingedrungene Verhältnisse ein klares Urtheil nicht nach einem kurzen, nur wenige Tage zählenden Aufenthalte abgegeben werden kann, ergänzt hier seine eigenen Beobachtungen, indem er bezüglich des Wesens der in Marokko bestehenden Protection das Wort an den Major v. Conring abtritt, welcher die Ergebnisse mehrjähriger Beobachtungen in Marokko in einem sehr beachtenswerten und namentlich nichts beschönigenden Werke niedergelegt hat, und sich in demselben über den berührten Gegenstand u. A. in folgender Weise ausspricht.

»Das bereits mehrfach erwähnte System der Protection und der Patente, welches von den Consuln und von deren Unterbeamten gegenüber der maurischen Bevölkerung von Marokko ausgeübt wird, hat sich hier zu einer Vollkommenheit entwickelt, von welcher man bei uns zu Lande keine Ahnung hat. Jeder Jude oder Maure, welcher einen Schein, versehen mit dem Siegel irgend eines Consulates, vorzuzeigen in der Lage ist, ist von diesem Augenblicke an vollständig der maurischen Unterthanenpflichten und der maurischen Gerichtsbarkeit entrückt. Jeder Consul ist in seiner Person, seinem Hause, seiner Familie, und selbst seinen Dienern gegenüber, ein wahrer Fürst, dem jedes Geschäft, jede Handlung freisteht und ohne weiteres erlaubt ist. Dazu

gehört nur, dass sein Gewissen etwas elastisch sei, nnd diese Eigenschaft wird bei manchen dieser Herren in einem ganz erstaunlichen Grade angetroffen«[1]).

»Die eigenthümlichen Verhältnisse des Landes bringen es mit sich, dass kein Enropäer, der irgend ein Geschäft machen will, ohne einen maurischen Agenten sein kann, d. h. ohne einen Eingebornen, der die An- und Anfkäufe im Landesinnern besorgt, Gelder eincassirt, knrz den Kanfmaun vertritt. Der Europäer kann nnd darf es nicht, er kennt nicht die Mittel nud Wege, um seinen weit im Innern entfernt wohnenden Glänhiger aufzusnchen, nnd kennt auch fast nie die arabische Sprache in genügendem Maße, um in derselben geschäftlich verhandeln zu können«.

»Einen derartigen Vermittlungsposten kann nur eine Vertranensperson bekleiden, eine Person, welche dem Principal gegenüber nicht allein in Bezug anf allgemeine Geschäftskenntnis', sondern auch für Ehrlichkeit nnd Solvenz die genügende Sicherheit bietet. Dieses erreicht man nun hier durch das Protectionssystem, welches den Mittelsmann vollständig hindet nnd dadnrch erst dem Auftraggeher die vollständige Sicherheit bietet. Indes ist anch dieses, da das System schon vielfach ausgeartet ist, nicht für alle Fälle genügend, und man ist deshalb auf das in Folgendem angedeutete Verfahren verfallen, welches in gleicher Weise von dem unhedingten Vertrauen der Mauren zu den Enropäern, sowie von dem heißen Wnnsche der Mauren Zeugnis ahlegt, sich von ihren Landsleuten unahhängig zn machen.«

»Da jedes einem Eingebornen gegenüber eingegangene Schutzverhältnis dem Kaid des Ortes angezeigt werden mnss, nnd auch ohne eine förmliche Anzeige sogleich bekannt würde, so hegibt sich der betreffende Kaufmann mit dem zum Agenten bestimmten Mauren zum Notar, nnd schließt dort etwa den folgenden Act ab: Der Maure erklärt vor dem Notar, dass er dem Kanfmanu eine bestimmte Summe Geldes, z. B. 500 Frcs., schulde. Diese Geldsumme erhält er vor den Augen des Notars zngezählt; er zeichnet darüher einen Schein, und indem er heim Verlassen des Locales dem Kanfmanne die 500 Frcs. znrückgibt, so ist er nun als Schuldner dieser Summe, die er nie erhalten, allen Verfolgungen seitens seines Principals preisgegehen, anf dessen Ehrlichkeit er sich nun nnhedingt verlassen mnss, und dem er trachten mnss, zu dessen voller Zufriedenheit zu dienen. — Vom Angenblicke an, in welchem der Kanfmann den Schuldschein in Händen hat, kann er nun den von ihm abhängig gewordenen angehlichen Schuldner vertrauensvoll ins Innere schicken, ihm Geld und Geldeswert mitgehen, nnd ebenso dnrch ihn Geldfordernngen eincassiren lassen. Keine einheimische Autorität darf Hand an den Agenten legen, solange dieser nachznweisen vermag, dass er von dem europäischen Kaufmanne ahhängig ist nnd diesem Geld schuldet. Sollte er es sich aber beikommen lassen, sich dnrch Flncht oder irgendwie seinen Verpflichtungen entziehen zu wollen, dann wehe ihm. Ein einfacher Gang zu dem Kaid würde genügen, nm diesen sofort zur Annahme des Vorschlages zu hewegen, die bewnsste Schuld etwas nnter ihrem Werte zu ühernehmen. Der Kaid wird zahlen, den Schnldigen verfolgen lassen, nnd sein unausweichliches Ende wird

[1]) Es muss bemerkt werden, dass Major v. Conring vor mehreren Jahren schrieb; in neuester Zeit wird seitens der Mächte das Bestreben gezeigt, in Tanger hauptsächlich durchaus verlässliche Berufsconsuln zu verwenden. Auch ist seit einigen Jahren schon die Anbahnung einer internationalen Vereinbarung im Zuge, welche das Consularwesen in Marokko der erwünschten Regelung zuführen soll.

nach Confiscation aller seiner Habe das Halseisen in einem der schauerlichen Gefängnisse des Staates sein. Alle diese mehr oder weniger bekannten Zustände, diese offenen Geheimnisse der Europäer, die jeder kennt und denen kaum jemand sich gänzlich entziehen kann, geben leider nur zu oft Gelegenheit zu den empörendsten Missbräuchen und Scheußlichkeiten. Da jeder höhere und unparteiische Gerichtshof fehlt, so ist natürlich von einer Vergeltung in keiner Weise die Rede.«

Soweit Conring, der in seiner völlig ungeschminkten Weise die Dinge bei ihrem Namen nennt. Aber auch derjenige, dem es infolge eines nur kurzen Aufenthaltes in Tanger nicht gegeben ist, so tief und genau in die inneren Verwaltungsverhältnisse von Marokko einzudringen, wie der eben genannte scharfe Beobachter, kommt bald durch einfache Thatsachen zur Überzeugung, dass die Regierung Marokkos nur dazu da zu sein scheint, um dem Volke jeden Handel und Verkehr nach außen zu behindern; es bleibt dafür nur die Erklärung übrig, dass man meint, je weniger die Marokkaner mit anderen Völkern in Beziehungen treten und je elender und ärmer sie selbst bleiben, desto leichter werde es sein, sie in der bisherigen gänzlich despotischen Weise weiter beherrschen zu können.

Nur nach und nach, und meist nur als Folge unglücklicher Kriege, sah sich die marokkanische Regierung überhaupt bewogen, die Häfen des Landes für den Verkehr mit Fremden überhaupt zu öffnen. Aber auch heute noch gilt es als feststehender Grundsatz, dass der Handel nach außen mit Landesproducten eine verbotene Sache sei; allerdings kann dieses Verbot, wie jedes andere, in landesüblicher Weise unter den nichtigsten Vorwänden umgangen werden.

So z. B. ist die Viehausfuhr aus Tanger gesetzlich verboten; da verlangte England das Recht, jährlich 6000 Ochsen für die Verpflegung der Garnison von Gibraltar gegen Entrichtung eines Zolles auszuführen zu dürfen. Diesem Beispiele folgend, beanspruchten bald auch die anderen Nationen jährlich bis zu 6000 Ochsen, ebenfalls für die Bedürfnisse ihrer Truppen, ausführen zu können. Selbst Belgien besitzt dieses so sonderbar verclausulirte Recht, und da liegt es wohl auf der Hand, dass dieser Rechtstitel nur ein Deckmantel für die Umgehung des Landesgesetzes ist, welches die Ausfuhr von Schlachtvieh überhaupt verbietet. Thatsächlich wird von Tanger Schlachtvieh außer nach Gibraltar nur noch nach Malaga, Barcelona und Marseille verschifft, nach den drei letztgenannten Orten aber ganz gewiss nicht für den ausschließlichen Gebrauch der Garnisonen.

Eigentlich ist der Widerstand der Regierung gegen die Zunahme der Viehausfuhr aus Tanger nicht recht zu begreifen, da der ziemlich bedeutende Ausfuhrzoll — 5 Frcs. per Stück — eine bedeutende, und was die Hauptsache ist, eine nicht leicht zu unterschlagende Einnahmsquelle für die stets in argen Geldnöthen befindliche Regierung des Sultans abzugeben geeignet ist. Für die Ausfuhr von Getreide ist bisher ein so bequemer Vorwand, wie jener der Truppenverpflegung, nicht geltend gemacht worden. Von diesem Artikel ist nicht allein die Ausfuhr ins Ausland, sondern selbst der Transport desselben von einem Landeshafen zu dem anderen verboten; aber die Ausfuhr gelingt trotzdem, wenn man weiß, welche Regierungsorgane und in welchem Grade jedes derselben auf das Zustandekommen, oder eigentlich auf das Verhindern des Geschäftes Einfluss nehmen könnte. Platzkenntnis und Routine sind hier eben die Hauptsache.

Digitized by Google

Eine unmittelbare Folge der von der heimischen Regierung künstlich geschaffenen Erschwerungen aller Handelsthätigkeit ist die Thatsache, dass Marokko gar keine eigenen Handelsfahrzeuge besitzt. Mit Ansnahme eines von der Regierung angekauften alten Handelsdampfers, welcher unthätig auf der Rhede von Tangor liegt, gibt es im ganzen Lande nur einige elende Fischerbooto, und in den Häfen finden sich einige Lastboote vor, wolche zum Löschen der Ladungen der fremden Schiffe dienen, die allein den ganzen Verkehr an der marokkanischen Küste vermitteln.

So despotisch die Regierungsorgane gegenüber den Einheimischen auftreten, so machtlos sind sie bezüglich der Fremden und der unter deren Schutze stehenden Eingebornen in Tanger, dem Sitze sämmtlicher accreditirten europäischen Missionen. Hier verschwindet das Ansehen des marokkanischen Gouverneurs vollständig; selbst die allernothwendigsten örtlichen Sanitätsmaßregeln gehen nicht von dem einheimischen Functionär, sondern von dem Rathe der europäischen Vertreter aus.

Es kann nach dem bisher Gesagten nicht befremden, wenn gesagt wird, dass die Justizpflege im ganzen Lande sehr im Argen liegt. Die meist barbarischen Strafen werden gänzlich nach Willkür verhängt; die Todesstrafe ist von rechtswegen nur der Sultan zu verhängen bernfen. Doch lässt der Gouverneur, wenn es ihm gefällig ist, die von ihm erkorenen Opfer zwar nicht in förmlicher Weise hinrichten, aber nichts hindert ihn, sie in den entsetzlichen Kerkern des Landes während einer nach Willkür verlängerten Untersuchungshaft verschmachten zu lassen.

Auf die gerechte Beurtheilung einer Streitsache ist nur dann einigermaßen zu hoffen, wenn man sich der Unterstützung eines ausländischen Consnls sicher weiß; aber freilich hat dieser Znstand wieder Praktiken im Gefolge, dnrch welche die Meinung an Verbreitnng gewinnt, dass dieser Schutz nur jenem in erforderlichem Maße zutheil wird, welcher seine Ansprüche durch klingende Gründe, welche mit dem Werte des strittigen Objectes im Verhältnisse stehen, Nachdrnck zu verschaffen weiß.

In dieser sowie in mancher anderen Sache wird es in dem unglücklichen Lande wohl erst dann besser werden, wenn eine europäische Macht dasselbe in irgend einer Form seinem alleinigen und ausschließlich dominirenden Einflusse unterworfen haben wird, es geschehe dies nun im Wege des Protectorates oder der vollständigen Unterwerfung durch Eroberung oder Occnpation. Gegenwärtig sind so viele europäische Einflüsse dort im Wettbewerbe um die Präponderanz thätig[1]), dass sie sich die Wage halten, das arme Land aber ebensowenig davon profitirt, wie die einzelnen europäischen Concurrenten. —

Nach dieser, hier ans naheliegenden Gründen nur sehr theilweise wiedergegebenen allgemeinen Benrtheilnng der Verhältnisse Marokkos, gibt Fregattenkapitän Müldner die folgenden Andeutungen über den gegenwärtigen Handel von Tanger, mit Rücksicht auf Betheiligung der österreichisch-ungarischen Monarchie an demselben, wobei der genannte Schiffscommandant sich auf die Informationen beruft, welche er während des knrzen Aufenthaltes des ALBATROS daselbst von gut nnterrichteter Seite zu erlangen vermochte.

[1]) Vergl. „Reise S. M. Schiffes Zrinyi", S. 15.

Folgende Waren könnten guten Absatz finden, beziehungsweise könnte dieser Absatz bei jenen Artikeln, in welchen ein solcher schon jetzt besteht, eine Vergrößerung erfahren.

Ordinäre Taschenmesser — sogenannte Taschenfeitel — werden zu Tausenden von Dutzenden aus Steyr über England eingeführt.

Kleine Theetassen und Theegläser von besonderer Form kommen auf demselben Wege aus Böhmen.

Die allgemein übliche Kopfbedeckung, der Fez, wird aus Böhmen und aus Frankreich importirt.

Tuchgattungen, meist geringerer Qualitäten, werden durch die Firma Haessner und Joachimsohn aus Leipzig in einer Menge eingeführt, deren Wert auf jährlich circa 40 000 Mark veranschlagt werden kann.

Zucker, jedoch ausschließlich nur in kleinen Broten, à 3—5 *kg*, wird aus Frankreich und aus Belgien eingeführt, wo er aus süddeutschem Rohzucker raffinirt wird.

Mindere Sorten von Schreib- und Packpapier, desgleichen Stearinkerzen und Zündhölzchen, in nicht zu großen Mengen, könnten mit den gleichen aus Marseille kommenden Artikeln in erfolgversprechende Concurrenz treten.

Planken und Latten aus Fichtenholz, welche gegenwärtig in kleinen Quantitäten aus Oran, aber hauptsächlich aus Norwegen über England kommen, könnten ebenfalls aus Österreich importirt werden.

Bier — nur für den localen Consum in Tanger — wird aus England und Deutschland, speciell Berlin, über England eingeführt. Ein Versuch mit mäßigen Quantitäten der verschiedenen österreichischen Biere könnte wohl erfolgreich ausfallen. Auch Mineralwässer könnten einen, wenn auch nur mäßigen Absatz erzielen. —

Weniger Interesse als die Einfuhr bietet die gegenwärtige Warenausfuhr von Tanger für unsere Monarchie. Dieselbe bewegt sich vornehmlich in den nachstehenden Artikeln.

Ziegenfelle nach Marseille, Rinderfelle nach England, Datteln nach Frankreich, Schlachtvieh nach Spanien und nach Frankreich, Wolle nach Frankreich. —

Was die gegenwärtige Menge des Umsatzes anbetrifft, welchen die oben erwähnten Artikel österreichischer Provenienz in Tanger erreichen, so ist diese eine allerdings nur geringe, doch darf dies wohl nicht wundernehmen, wenn man die großen Umwege und die zahlreichen, die Waren vertheuernden Umladungen in Rücksicht zieht. Unsere Monarchie wäre gewiss ganz gut im Stande, für die meisten der in Tanger gangbaren Importartikel in thätige Concurrenz zu treten; aber es wäre, um diese Concurrenz zu einer erfolgreichen und gewinnbringenden zu gestalten, vor allem nöthig, dass ein Geschäftshaus sich dort etabliren würde, welches die Waren direct von den Erzeugungsorten in der Monarchie beziehen würde. Die Etablirung eines österreichischen oder ungarischen Geschäftshauses in Tanger würde die kräftige Unterstützung durch den Consularfunctionär erfordern, ohne welcher in diesem Lande wohl nichts auszurichten ist.

Von der Schaffung eines Musterlagers — einem Vorgange, dem man gewöhnt ist eine etwas zu große Bedentung beizulegen — verspricht sich Fregattenkapitän Müldner für Tanger keinen besondern Erfolg; hingegen plaidirt er dafür, dass wenn ein Kaufmannshaus sich in Tanger etabliren wollte, dasselbe vorerst einen Fachmann dahin entsenden sollte, welcher den

Platz in jeder Richtnng zu studiren, entsprechende Vorbereitnngen zn treffen nnd Verbindungen anzuknüpfen hätte.

Fregattenkapitän Müldner scheint die Thätigkeit solcher vorbereitender Agenten, welche das Terrain in jeder Richtung znerst stndiren, die Bedürfnisse der Bevölkernng und ihre Eigenheiten in jeder Einzelnheit kennen lernen u. s. w. sogar höher anzuschlagen, als das Besteben einer directen nationalen Dampferverbindnng; er beruft sich hiebei anf die Thatsache, dass in Tanger zahlreiche dentsche Firmen es verstehen, ganz einträgliche Geschäfte zu machen, obwohl keine deutsche Schiffahrtslinie Tanger berührt. Nebst der angedeuteten Erwerbung von genügender Platzkenntnis ist eben Capitalskraft und der richtige Unternehmungsgeist die Hauptsache.

Die naheliegende Frage, ob es sich empfehlen würde, eine regelmäßige Dampfschiffahrtsverbindung zwischen den Haupthäfen der Monarchie und Tanger ins Leben zu rufen, beantwortet Fregattenkapitän Müldner dahin, dass es unter den gegenwärtig noch obwaltenden Verhältnissen wohl gerathener wäre, dem Beispiele der anderen Nationen zn folgen, welche ihre Dampfer Tanger gewissermaßen nnr nebenbei berühren lassen, soferne dieser Hafen anf der Route dieser Schiffe gelegen ist. So wäre also für nns Tanger nur als Zwischenstation für eine ins Leben zu rufende regelmäßige Linie von Triest nach Südamerika ins Auge zu fassen. —

In den Morgenstnnden des 25. September wurden die Kesselfeuer, welche zum Zwecke des Destillirens schon die Nacht über in Thätigkeit gewesen waren, verstärkt, nnd die Rhede von Tanger verlassen. Schon um 6 Uhr setzte ein sich rasch verdichtender Nebel ein, welcher in diesen äußerst lebhaft befahrenen Gewässern zu besonderer Vorsicht zwang. Man fuhr, sich näher an der afrikanischen Küste haltend, mit verminderter Maschinenkraft, und ließ in kurzen Intervallen die vorgeschriebenen Signale mit der Dampfpfeife ertönen. Gegen 11 Uhr lichtete sich der lästige Nebel und man konnte Cnrs direct auf die Rhede von Gibraltar nebmen, wo mit gehisster Qnarantaineflagge eingelaufen und sofort zwischen den zahlreichen dort befindlichen Kohlenhnlks vor Anker gegangen wnrde.

Mit aller Beschlennignng wurde an die Einnahme des benöthigten Kohlenvorrathes geschritten und nachdem man eine in einer versiegelten Büchse eingeschlossene Erklärung des Sanitätsamtes: dass das Schiff in Gibraltar in Quarantaine verblieben war, an Bord genommen hatte, verließ ALBATROS um $4^1/_2$ Uhr nachmittags die Rhede und steuerte gegen Tanger zurück. Zweck des neuerlichen Besuches von Tanger war lediglich, dort den reinen Gesundheitspass zn erhalten, welcher das Schiff vor unwillkommenen Quarantainemaßregeln nnd Zeitverlnsten in den noch weiters zu besuchenden Häfen bewahren sollte.

Bei der Annäherung an die marokkanische Küste trat aber sehr mistiges Wetter ein, derart, dass nicht allein keine Küstenpeilnngen znr Bestimmnng des Schiffsortes vorgenommen werden konnten, sondern dass selbst, als das Schiff sich schon bis auf drei Meilen der Rhede von Tanger genähert hatte, das Leuchtfeuer dieser Rhede noch immer nicht gesehen wurde. Der Schiffscommandant beschloss demnach die Nacht über in kurzen Borden vor dem Hafen zu kreuzen.

Als bei Tagesanbruch die Umrisse der Küste ausgenommen werden konnten, steuerte man gegen Tanger, wo um 6 Uhr 20 Minuten geankert wurde. Nachdem man gegen 10 Uhr vormittags von der Hafenbehörde den Gesundheitspass erhalten hatte, wurde sofort ausgelaufen.

Nach der Passirung von Cap Spartel wurde die Maschine außer Thätigkeit gesetzt und man begann gegen die herrschenden leichten zwischen Süd und West spielenden Brisen aufzukreuzen. Flaue und variable Winde hielten bis zum Morgen des 29. an; da aber setzten die gewünschten, passatähnlichen nordöstlichen Brisen ein, welche am Abende des 30. bis zur Stärke 4 auffrischten. Um 6 Uhr abends des 30. aber schraalte der Wind plötzlich um volle zehn Striche, indem er von NO auf SSO überging; nach fünfstündigem Umherspielen der Brisen kehrte der Wind auf seine frühere günstige Richtung und Stärke zurück, und begleitete das Kanonenboot bis in die unmittelbare Nähe der Rhede von Mogador.

Um 3 Uhr nachmittags des 1. October ankerte ALBATROS daselbst in 6 Faden Tiefe.

---

2. Mogador.

Der Ankerplatz von Mogador liegt an einer flachen, niedrigen, durch Erosion und natürliche Bodensenkungen in ihren Contouren veränderlichen Küste, und es ist deshalb nothwendig, das Anlaufen dieses Platzes mit aller Vorsicht zu bewerkstelligen. Die Küste ist gewöhnlich durch dichte Dünste unkenntlich gemacht, welche die wenigen vorhandenen Orientirungspunkte unsichtbar werden lassen. Es ist demnach sehr rathsam, sich nicht auf das Erkennen der Küste bei der Annäherung zu verlassen, sondern von einem in See ganz genau bestimmten Punkte aus, den Hafen anzusegeln. Als Erkennungspunkte werden ein etwa 10 Seemeilen nordöstlich der Stadt gelegener Berg, welcher ein nur bei klarer Luft erkennbares weißes Grabmal trägt, dann die der Stadt vorliegende Insel Mogador genannt, welch letztere sich in etwas dunklerer Färbung von dem Festlande abhebt. Zwischen dieser Insel und dem Festlande liegt der Ankerplatz von Mogador, zu welchem eine nordöstliche und eine südliche Einfahrt führen.

Die erstere Einfahrt bietet mit einer Tiefe von 9 Faden auch für größere Schiffe die Möglichkeit des Einlaufens; die südliche Einfahrt hingegen hat nur 3 Faden Wasser. Die Verhältnisse des Ankerplatzes sind keineswegs die besten. Der weiche schlammige Grund ist nicht sehr verläßlich; die oceanische See macht sich in um so unangenehmerer Weise fühlbar, als die Schiffe meistens in dem den größten Theil des Jahres hindurch unausgesetzt wehenden NO-Passat geschwait liegend, den Wogengang von der Seite haben, und daher sehr bedeutenden Rollbewegungen unterworfen sind. Als bester Ankerplatz wurde dem Commandanten des ALBATROS von seekundigen Ortseinwohnern ein solcher auf etwa eine Kabel nordöstlich von jenem Ankerplatze gelegen angegeben, welcher in den englischen Segelhandbüchern anempfohlen wird. In der Winterezeit macht der sonst ganz regelmäßige NO-Passat nicht selten heftigen SW-Stürmen Platz; da nun die Rhede nach dieser Seite gänzlich offen liegt, so ist es in diesem Falle nothwendig, rechtzeitig den Ankerplatz zu verlassen und in See zu gehen. Es ist dieser Umstand eine sehr fühlbare Unbequemlichkeit für Segelschiffe, da diese Schiffe die Vorbereitungen um die Rhede zu verlassen, schon beim Herannahen, jedenfalls aber gleich beim Einsetzen des Unwetters treffen müssen; ganz besonders störend wird aber diese Nothwendigkeit dann, wenn die Schiffe gerade mit der Operation des Ein- und Ausladens beschäftigt

Digitized by Google

sind. Diese Operationen sind nämlich auf der Rhede von Mogador an und für sich schon mit großen Umständlichkeiten verknüpft, welche viel Zeitverlust im Gefolge haben. Der Verkehr von Booten auf der Rhede begegnet zwar keinen Schwierigkeiten, da die oceanische See sich an zahlreichen Riffen bricht, bevor sie den eigentlichen Strand erreicht; aber wenn es hierdurch auch für Personen leicht wird, den Strand zu jeder Zeit erreichen oder verlassen zu können, so ist es doch ein anderes mit Waren, weil es an Quais, Molos, überhaupt an künstlich hergestellten Anlegeplätzen vollständig fehlt, welche die erforderliche Bequemlichkeit bei der Manipulation mit Lasten bieten würden. Eine aus Stein erbaute Rampe, welche zu dem südlichen Thore der Stadt, dem sogenannten Wasserthore führt, kann mit einiger Vorsicht gegen die immerhin brandende See, als Anlegeplatz benützt werden; doch wäre es gänzlich ausgeschlossen, hier mit Waren manipuliren zu wollen. Zu letzterem Zwecke wurde vor einer Reihe von Jahren eine Art von künstlichem Bassin hergestellt, welches bei Ebbe trocken liegen, bei voller Flut aber durch eine Schleuse abgesperrt werden sollte, so dass ein bei Flut in dieses Bassin gebrachtes Lastboot auch während der Zeit der Ebbe bei geschlossener Schleuse die Arbeit des Ein- oder Ausladens hätte fortsetzen können. Doch war die Schleuse, der wichtigste Theil der Anlage, nicht mit der nöthigen Sorgfalt construirt worden; schon bei dem ersten Versuche sollen ihre Ketten gerissen sein, und in echt orientalischer Weise ließ man nun die ganze Anlage einfach verfallen, ohne auch nur einen Versuch zu deren Herstellung zu machen. Gegenwärtig ist thatsächlich auch schon ein Theil des Mauerwerkes dieses Bassins in sich zusammengestürzt, und die ganze Anlage ist beinahe vollkommen unbrauchbar geworden. Bei Flut können allerdings die Lichterboote in das Bassin einlaufen, und da laden oder löschen; aber sie müssen noch während derselben Flut das Bassin wieder verlassen, um nicht auf den Grund zu gerathen. Man kann sich leicht vorstellen, was für ein enormer Zeitverlust hiedurch für die Warenoperationen der Schiffe erwächst.

Während der Ebbezeit ist überdies auch das Anlegen leichter, nur Personen führender Boote an der früher erwähnten Rampe auch nicht mehr möglich; es wird dann von den leichten und kleinen Booten der Eingeborenen zu diesem Zwecke ein weiter östlich gelegener seichter Canal benützt, wo man zwar das Land erreichen kann, aber gezwungen ist, den Weg bis zu der Stadtmauer über einen schlechten Fußsteig zurückzulegen, welcher sich seiner ganzen Länge nach auf Klippen hinzieht, welche durch Algen äußerst schlüpfrig gemacht sind.

Die Stadt Mogador, von den Mauern Snerah, d. i. das Bildchen, (nach andern „die Schöne“), von den Berbern Tasurt genannt, besteht in ihrer jetzigen Gestalt und Ausdehnung nur wenig über 100 Jahre. Sultan Mulej Mohammed ben Abdallah befahl den Bau der Stadt auf der Stelle, wo sich damals die Ruinen eines ehemaligen, längst verlassenen, portugiesischen Forts befanden. Der Bau der Stadt nach einem regelmäßigen Plane begann im Jahre 1760 und dauerte bis 1775. Es heißt, dass zum Bau der neuen Stadt beinahe ausschließlich französische Kriegsgefangene verwendet wurden, welche bei der verunglückten Expedition gegen Larache — 1765 — den Marokkanern in die Hände gefallen waren. Der Zweck, den man mit dem Bau der Stadt Mogador erreichen wollte, war der, eine mächtige Concurrenz gegen die Stadt Agadir zu schaffen, deren Prosperität stets wachsenden Neid, und deren

Unabhängigkeitstendenzen Missfallen und Besorgnisse wachgerufen hatten. Es scheint übrigens, dass schon in viel älterer Zeit nebst dem erwähnten Fort eine bewohnte Ansiedlung an der gleichen Stelle bestanden hat; ein Portolano aus dem Jahre 1351 erwähnt Mogador, eine spanische Karte aus dem Jahre 1608 bezeichnet hier einen kleinen Handelshafen, und der *Atlas Minor* von Hondius benennt die Insel Mogador mit dem Namen Domegador; die Berber nennen, wie erwähnt, die Stadt Tasurt, und der Name Mogador ist dem Orte von Fremden, nämlich von den Portugiesen gegeben worden, und zwar nach dem Grabmale des Sidi Mogadul, an verschiedenen Orten auch Mogdal, Megdoud oder Mogdoul genannt, welches Grabmal auf dem halben Wege von der Stadt nach dem Dorfe Diabat liegt. Der Erbauer des heutigen Mogador soll ein genuesischer — nach anderen ein französischer — Ingenieur gewesen sein; die Stadt liegt auf einem wenig über dem Meeresspiegel erhobenen Felsenriff, und ist in ihrem Innern durch Mauern in drei streng von einander geschiedene Theile gesondert. Die niedrige Lage der Stadt und die noch niedrigere Lage des flachen sie umgebenden Terrains bringen es mit sich, dass Springfluten im Vereine mit westlichen Winden, welche die See gegen Land aufstauen, die Stadt Mogador des öfteren vom festen Lande völlig abtrennen, sie gleichsam zur Insel gestaltend. Die Straße, welche nach Saffi und von da weiter in das Innere des Landes führt, ist deshalb auch gegen diese regelmäßig wiederkehrenden Überflutungen durch entsprechend hohe Dämme geschützt.

Die Ausdehnung der Stadt ist eine mäßige; sie bedeckt 6,6 km^2. Von den erwähnten drei Theilen, in welche die Stadt geschieden ist, heißt der der Stadt zunächst liegende die Kashba; es ist dies der am reinsten gehaltene Stadttheil, welcher von den wenigen — etwa 40 — hier ansässigen Europäern und den reicheren Juden bewohnt wird. Hier befinden sich auch die verschiedenen Consulate, ein spanisches Kapuzinerkloster, und eine von der englischen Missionsgesellschaft gegründete Knaben- und Mädchenschule, welche unter der Leitung des evangelischen Pastors Ginsburg steht, aber leider nur wenige Schüler zählt. Die Kashba enthält auch die meisten Regierungsgebäude, sowie den Gerichtsplatz des Kadi; ferners ist hier noch ein dem Juden Sadiah gehörendes Unterkunftshaus für Fremde zu erwähnen, welches aber den stolzen Titel Hôtel, den es sich beilegt, wenigstens nach europäischen Begriffen und Ansprüchen keineswegs verdient.

Gegen NO schließt sich an die Kashba der zweite Stadttheil an — Medinah — also kurzweg „die Stadt“ genannt. Dieser Stadttheil soll von den 15 000 Einwohnern[1]), die Mogador nach neueren Schätzungen zählt, 7000, und zwar zumeist Mauren und Araber beherbergen. In diesem Stadttheile sind die Wohnhäuser von den Arbeitshäusern, den Werkstätten, Handlungscomptoirs, Warenniederlagen u. s. w. vollständig getrennt. Die ersteren befinden sich in dem westlichen, die letzteren in dem östlichen Theile der Medinah. Dieser Stadttheil weist auch die beiden großen Marktplätze auf,

---

[1]) Die Schätzungen über die Bevölkerungszahl von Mogador schwanken begreiflicherweise, sowie alle jene der Bevölkerungen von Städten, in welchen ein regelmäßiger Census nicht vorgenommen wird; doch sind die Differenzen keine sehr bedeutenden. Alvarez Perez gibt 18 000, Erkmann nur 12 000—15 000 Einwohner an; L. de Campou schätzt 14 000, worunter 8000 Juden. Diese aus dem Jahre 1886 stammende Schätzung kommt, wie man sieht, den Angaben sehr nahe, welche dem Fregattenkapitän Müldner mitgetheilt wurden.

Digitized by Google

enthält dio große Moschee nnd das Gefängnis für schwere Verbrecher. Sowohl in der Kashba, als in der Medinah sind die Straßen von einer für eine maurische Stadt recht ansehnlichen Breite, und anch die vergleichsweise Reinlichkeit der Straßen fällt angenehm anf. Eine gewisse Regelmäßigkeit zeugt von der aus jüngerer Zeit datirenden Anlage der Stadt; die Straßen kreuzen sich meistens rechtwinklig nnd sind nicht zn selten durch kleinere Plätze nnd größere Höfe unterbrochen.

Der dritte Theil der Stadt führt den Namen Mellah und ist das Ghetto von Mogador, indem dieser Stadttheil ausschließlich von Juden, nnd zwar von Jnden der ärmsten Sorte, bewohnt wird. Dieser Stadttheil lässt anf den ersten Blick erkennen, dass er erst nach und nach, dnrch allmählichen Znzng seiner jetzigen Bewohner entstanden ist. Im Gegensatze zn den beiden anderen Stadttheilen, deren Regelmäßigkeit auffällt, ist die Mellah ein Gewirre von unregelmäßigen, engen, häufig krummen Straßen, in welchen die jüdische Bevölkernng, etwa 8000 Menschen zählend, in geradezu nnglaublicher Dichte nebeneinander wohnt. Die Mellah macht sich außer dnrch ihre Unregelmäßigkeit und die Dichte ihrer Bevölkerung noch in sehr nnangenehmer Weise durch ganz besondere Unreinlichkeit der Häuser sowohl, als namentlich der Straßen bemerkbar; es ist dort von jeher üblich, jede Art von Unrath einfach anf die Straße zu werfen und sich um die Wegschaffung desselhen nicht im geringsten zu hekümmern. Man kann sich den Zustand vorstellen, in welcheu unter solchen Verhältnissen die Straßen gerathen. Zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS war wegen der damals gerade herrschenden Choleragefahr eine monatlich einmalige (!) Reinignng der Straßen in der Mellah angeordnet worden.

In allen drei Stadttheilen sind die Wohnhänser meist größere Gebände von einem und anch zwei Stockwerken: die Arbeitshäuser nnd Verkaufslocale hingegen sind heinahe durchans ebenerdig. Die Stadtmaner umschließt Mogador vollständig nnd verfolgt auf der Seeseite die Contouren der Küste; ihre Höhe beträgt im Mittel etwa 5 *m*; als Befestigung betrachtet ist sie durchaus unansehnlich. Ihre zahlreichen Thore, und zwar sowohl diejenigen, welche ins Freie oder an die See führen, als diejenigen, welche die einzelnen Stadttheile von einander trennen, werden alltäglich von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sorgfältig geschlossen gehalten.

Außer der Stadtmauer hat Mogador noch eine Anzahl von wirklichen militärischen Befestignngen anfznweisen; der Zugang zn denselhen wird aber Fremden nicht gestattet, wohl hanptsächlich aus dem Grnnde, nm denselben den elenden Znstand nicht erkennen zu lassen, in welchem sich diese Fortificationen und deren Bewaffnung hefinden. Gegen den Hafen zu gelegen hefinden sich zwei Castelle nnd ein Thnrm, zwischen welchen Ohjecten uoch mehrere Geschützstände errichtet sind; alle diese Werke sind massive Steinhauten. Der Thnrm steht anf einem Riffe im SW der Stadt nnd ist mit dieser dnrch eine Art von steinerner Brücke verhnnden, deren Pfeiler auf dem Meeresgrunde ruhen. An der südöstlichen Ecke der Festnngsmaner befindet sich die Marokko-Batterie, welche den Hafen hestreicht; zwei andere Batterien, auf der englischen Karte Dakkalah- und Flanking-Battery genannt, befinden sich an der NNO-Ecke nnd an der Ostseite der Stadtmaner. Die gegen den Hafen zu liegendon beiden Hauptwerke sind mit 19 und 20 Geschützen bestückt; diese Geschütze sind glatte, ungemein verwahrloste Vorderlader von 12—15 *cm* Kaliher. In gleichem, an die vollständige Un-

brauchbarkeit grenzenden Zustande befinden sich die Lafetten und das sonstige Zubehör, und es heißt mit ziemlicher Bestimmtheit, dass Projectile für die Geschütze gar nicht vorhanden sein sollen, so dass der einzige Zweck, den die Festungswerke erfüllen können, jener ist, den allfälligen Kanonensalut eines Kriegsschiffes zu erwidern. Das zu dieser nicht übermäßig kriegerischen Thätigkeit erforderliche Pulver stammt aus der Pulverfabrik, welche die marokkanische Regierung in Fez besitzt; dasselbe soll von sehr geringer Qualität sein. Immerhin haben die gegen die See zu liegenden Befestigungswerke einen gewissen äußeren Anstrich der Respectabilität bewahrt; die gegen die Landseite zu liegenden Werke aber liegen nahezu vollständig in Ruinen.

Auf der Insel Mogador befinden sich auch einige unbedeutende Befestigungen; man soll dort Geschütze sehen, welche von den Franzosen bei dem Bombardement Mogadors im Jahre 1844 vernagelt wurden, und die sich noch immer in diesem Zustande befinden.

Im ganzen kann gesagt werden, dass Mogador gar keine militärische Widerstandskraft besitzt; ein kleines Kriegsfahrzeug mit moderner Bestückung würde vollkommen genügen, um die Beschießung der Stadt und der Insel sowohl von dem gewöhnlichen Ankerplatze aus, als von der äußeren Rhede mit allem Erfolge durchzuführen. Wollte man sich selbst in Mogador festsetzen, so würde die Absperrung des Ankerplatzes mittels Seeminen sehr leicht durchzuführen sein, und zur Anlage von Strandbatterien würde sich namentlich die Insel Mogador vorzüglich eignen, vorausgesetzt, dass man über die Mittel verfügen würde, um das erforderliche schwere Geschützmaterial auf die Insel zu schaffen.

Die Stärke der Garnison von Mogador steht mit dem in ziemlichem Einklange, was über den Zustand der Befestigungen gesagt worden ist; außer etwa einem Dutzend irregulärer Militärs, der Leibgarde des Gouverneurs, sind etwa 70 Mann der seit kurzem in Marokko geschaffenen regulären Macht hier. Diese Leute versehen beim Gouverneur und bei den wohlhabenderen Kaufleuten, bei den letzteren gegen Entgelt, Wächterdienste. Die Bewaffnung der Mannschaften besteht aus altartigen Vorderlad-Musketen mit Steinschlössern, Bajonnet und Dolch; die Verpflegung wird mit einem Aufwande von 25 Centimes per Mann und Tag von der Regierung bestritten.

In klimatischer Beziehung erfreut sich Mogador recht günstiger Verhältnisse; die mittleren Temperaturen des heißesten und kühlsten Monates differiren nur um weniges, indem die erstere Mittelzahl (August) 21,8°, die letztere (Februar) 16,5° beträgt. Der französische Consul Beaumier, welcher sich durch längere Zeit mit der Beobachtung der meteorologischen Verhältnisse von Mogador befasste, gibt diese Mittelzahlen, und als Jahresmittel 19,5° an. Im Jahre 1880 ergab sich sogar ein Jahresmittel von nur 17°. Der regelmäßige Passat bringt die nothwendige Lufterneuerung und die erwünschte Erfrischung mit sich; etwa 28 jährliche Regentage, welche eine Regenfallhöhe von 10—12" (1880 : 310 *mm*) hervorbringen, bewahren das Klima vor allzu großer Trockenheit.

Doch würde der erwähnte jährliche Niederschlag nicht genügen, um das Wasserbedürfnis Mogadors ausreichend zu decken; diesem ist aber durch eine Wasserleitung vollkommen entsprochen, die aus dem Flusse Wad-el-Goreb nach der Stadt geführt worden ist. Diese Wasserleitung versieht Modagor so ausreichend mit Wasser, welchem gute Eigenschaften nachgerühmt werden, dass Wassermangel nie eintritt. Innerhalb der Stadt erhalten drei große Reser-

voirs ihre Vorräthe von dieser Leitung. Eines der drei Reservoirs befindet sich in der Kashba, in der Nähe des sogenannten Wasserthores, und es bieten demnach die Vorräthe dieses Reservoirs auch für Schiffe die oft erwünschte Gelegenheit zur Ergänzung ihrer Wasservorräthe. Die beiden anderen Reservoirs befinden sich in der Medinah; die Mellah, welche es vielleicht am nöthigsten hätte, mit Wasser reichlich versorgt zu werden, ist von dieser Wohlthat ausgeschlossen. Doch befinden sich auch hier in zahlreichen Häusern gute Cisternen.

Wenn nach dem vorher Gesagten in Mogador immer auf anstandlose Ergänzung der Wasservorräthe gerechnet werden kann, so ist dies rücksichtlich anderer Schiffsbedürfnisse gar nicht oder nur in sehr beschränktem Maße der Fall. Frisches Fleisch, Brot und einiges weniges Gemüse, dies alles in nicht besonderer Qualität, ist wohl zu haben; das Brot soll sogar geradezu schlecht sein. Die Preise dieser Artikel sind billig; das Kilog. Fleisch wurde mit 20, das Kilog. Brot mit 10 kr. Gold bezahlt. Lebendes Vieh darf nicht ausgeführt werden, und es entfällt daher die Möglichkeit, ein Schiff hier auf längere Zeit mit frischen Lebensmitteln zu versehen. Sehr guter und preiswürdiger Qualität ist in Mogador das Öl, welches mit 21 kr. das Kilog. bezahlt wird. Ein Hauptbedürfnis der modernen Schiffahrt, Steinkohlen, ist in Mogador nicht erhältlich; es wäre denn, dass man aus Gefälligkeit eine Partie dieses wichtigen Materiales aus den Vorräthen überlassen bekäme, welche die *Société Marrocaine* N. Paquet & Comp. hier für den Gebrauch ihrer eigenen Dampfer bereit hält. Diese Gesellschaft hat in der Nähe des Ladebassins ein Magazin errichtet, welches au 600 *t* Steinkohle fasst, und wo zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS sich 350 *t* Kohle vorräthig befanden, im Werte von $52^1/_2$ Frcs. die Tonne.

Der Seeverkehr von Mogador ist eben ein zu beschränkter, als dass es sich verlohnen würde, Schiffsmaterial irgend welcher Art hier gewissermaßen auf dem Lager zu halten; auch gibt es keinerlei Reparaturwerkstätten oder dergleichen. Der gesammte Schiffsverkehr auf der Rhede von Mogador betrug z. B. im Jahre 1883 62 Schiffe mit einem Gesammttonnengehalte von 43 000 *t*. Es waren dies fast ausschließlich Dampfer, da außer den wenigen Küstenfahrern, welche zwischen Mogador und den Canarischen Inseln verkehren, sich sehr selten, beinahe nie der Fall ereignet, dass ein Segelschiff die immerhin als recht unverlässlich geltende Rhede von Mogador anläuft. Diese Verhältnisse würden sich vielleicht ändern, wenn daran gegangen werden könnte, durch den Bau eines Dammes gegen SW. der Rhede etwas besseren Schutze zu verleihen.

In regelmäßiger Folge berühren nur englische und französische Dampfer Mogador. Die ersteren kommen über Gibraltar von Liverpool, und kehren dann über die Canarischen Inseln und Madeira nach Liverpool zurück; alle 22 Tage berührt ein Schiff dieser Linie den Hafen von Mogador. Der Ausgangspunkt der französischen Linie ist Marseille; die Schiffe der betreffenden Linie verlassen Marseille am 7. und 22. jeden Monates, und berühren außer Mogador noch einige andere marokkanische Häfen. Durch diese regelmäßig verkehrenden Schiffe ist dem bestehenden Bedürfnisse des Verkehres über See reichlich Rechnung getragen; eine spanische Schiffahrtsgesellschaft trachtete seit einiger Zeit der seit vielen Jahren dort verkehrenden französischen Gesellschaft Concurrenz zu bieten, doch bisher ohne besonderen Erfolg.

Die Erfolglosigkeit dieser Concurrenzbestrebungen gibt einen Fingerzeig zur Beantwortung der Frage, ob Mogador unter jene Häfen der marokkani-

Digitized by Google

schen Küste gerechnet werden solle, nach welchen es wünschenswert erscheinen könnte, die directe Verbindung durch die Schiffe einer österreichischen oder ungarischen Gesellschaft anzubahnen. Fregattencapitän Müldner bemerkt zwar ausdrücklich, dass in Mogador österreichische Erzeugnisse Absatz finden; doch fügt er bei, dass dieser Absatz ein so geringer sei, dass er wenigstens für die Gegenwart und für eine Reihe von Jahren hinaus keine besondere Berücksichtigung verdiene. Der Aufschwung der Handelsthätigkeit von Mogador ist eben gegenwärtig so wie jener von Tanger, und in vielleicht noch höherem Maße, durch die staatlichen Verhältnisse von Marokko gehemmt; aber als der natürliche Ausfuhrsplatz erzeugnisreicher Hinterländer ist Mogador einer beachtenswerten Zukunft sicher, welche aber nur von der ferneren Gestaltung der inneren Zustände Marokkos abhängig ist. Gegenwärtig ist wohl die Zeit noch nicht gekommen, in welcher Europäer, selbst bei voller Sachkenntnis und nöthigem Unternehmungsgeiste, in Marokko überhaupt, in Mogador insbesondere, eine sehr erfolgreiche Handelsthätigkeit entfalten könnten. Mit dem Innern des Landes, mit den Districten, welche die Producenten bewohnen, und wo der europäische Kaufmann oder seine Agenten persönlich verkehren müssten, ist es jetzt noch kaum möglich, in Berührung zu kommen. Selbst ein vom Sultan ausgefertigter Geleitschein wird häufig von den einzelnen Gouverneuren nicht respectirt, und unter allen Umständen könnte der Europäer in Marokko kaum wagen, anders als in der landesüblichen Tracht, also gewissermaßen verkleidet zu reisen. Thatsächlich sollen gegenwärtig in der Hauptstadt des Landes nur drei Europäer, die Vorläufer für die Anbahnung directen Verkehres, sich dauernd aufhalten: ein Engländer, namens Ponaesh, ein Spanier, namens Francisco, und ein Portugiese. Vorläufig sind die Europäer darauf angewiesen, ihren Aufenthalt in den Hafenstädten zu nehmen und mit dem Innern nur durch Vermittlung eingeborner Agenten zu verkehren, wobei sich naturgemäß dann ähnliche Zustände entwickeln, wie wir sie im Abschnitte über Tanger besprochen haben. Der consularische Schutz wird dadurch zu einer Angelegenheit der allergrößten Wichtigkeit; in Mogador sind durch wirkliche besoldete Berufsconsuln zwar nur England, Frankreich und Spanien vertreten; das deutsche Reich, die Vereinigten Staaten von Nordamerika und die österreichisch-ungarische Monarchie sind aber durch Honorarconsuln aus den Reihen der in Mogador ansässigen Kaufleute vertreten. Der Consul unserer Monarchie ist einer der reichsten israelitischen Handelsleute des Platzes.

Über die Verhältnisse des gegenwärtigen Handels von Mogador äußert sich Fregattencapitän Müldner wie folgt:

Der Handel liegt größtentheils in den Händen der Juden; ihnen zunächst stehen Engländer, Franzosen und Spanier. Zu den angesehensten Firmen zählt jene des österreichisch-ungarischen Consuls Elmaleh, sowie das deutsche Haus Mauer und Weiß. Der Exporthandel Mogadors besteht hauptsächlich aus Naturproducten, die aus den umliegenden Ortschaften, wie Agln, Agadir u. s. w. oft bis acht Tagreisen entfernt auf den Markt von Mogador gebracht werden. Als solche Naturproducte werden der Menge nach als die wichtigsten genannt: Ziegenfelle, Mandeln, Harze, Olivenöl und Straußfedern. Die Communicationsverhältnisse sind allerdings nichts weniger als dazu angethan, die Beschickung des Marktes von Mogador zu fördern und zu erleichtern. Das Terrain bietet zwar weit landeinwärts von der Stadt keine Schwierigkeiten dar, indem es keine wesentlichen Erhebungen aufweist, und die wenigen Flüsse stets nur einen sehr geringen Wasserstand haben; aber von Straßen ist trotzdem

Digitized by Google

eigentlich keine Spur vorhanden. Es gibt nur Karawanenpfade, die sich noch dazu infolge von Verwehnngen in dem sandigeu Boden oft verändern, indem die Spuren der ausgetreteuen Pfade völlig verloren gehen; die aus Saumthieren und Kameelen zusammengesetzten Karawanen bedürfen stets eigener, mit den Ortsverhältnissen vollständig vertrauter Führer. Wie langsam eine derartige Beförderung der Lastgüter vor sich gehen mag, kann man sich vorstellen, wenn man erfährt, dass die Postverbindung zwischen Mogador und Tanger nicht weniger als 14 Tage für jede Tour in Anspruch nimmt.

Über die in Mogadar im Durchschnitte gang und gäben Preise der Artikel, welche dort zur Ausfuhr gelangen, sowie über die vornehmliche Richtung, welche die einzelnen Ausfuhrsartikel zu nehmen pflegen, erhielt Fregattenkapitän Müldner die nachstehenden Daten.

Nach England gehen mittels englischer Schiffe:

Mandelu, süß nnd bitter	zu	67,5	Frcs.	pro 54 *kg*
Bienenwachs	„	140,—	„	„ „ „
Gummi Sandarac	„	90,—	„	„ „ „
Bohnen	„	5,75	„	„ „ „
Mais	„	5,25	„	„ „ „
Straußfedern verschiedener Größen	„	75,—	„	„ „ „
Espartogras	„	4,5	„	„ „ „

Nach Frankreich auf französischen Schiffen:

Mandeln	zu	67,5	Frcs.	pro 54 *kg*
Bienenwachs	„	140,—	„	„ „ „
Gummi Sandarac	„	90,—	„	„ „ „
Olivenöl	„	40,—	„	„ „ „
Ziegenfelle	„	20—40	„	pro Dutzend.

Nach den Canarischen Inseln:

Bohnen	zu	5,75	Frcs.	pro 54 *kg*
Mais	„	5,25	„	„ „ „

Was den Absatz von Artikeln europäischer Provenienz in Mogador anbetrifft, so kann vor allem bemerkt werden, dass derselbe im ganzen und großen ein ziemlich geringer genannt werden muss.

Von England wird auf englischen Schiffen eingeführt:

Braune T. Leinwand in Stücken vou 24 Yards	zu	5—6 Sh.	das Stück
Weiße lange Leinwand in Stücken von 24 Yards	„	7—8 „	„ „
Musslins in Stücken von 10 Yards	„	2,5—5 „	„ „
Calicot in Stücken von 24 Yards	„	5—7 „	„ „

Tuch in Stücken von 25—30 Yards zu 4,5 bis 5 Sh. pro Yard, in minderer Qualität, und in den Farben braun, blau, gelb und roth. Diese Tuchsorten liefert meistens die Firma Hirsch & Ritter in Leipzig über Hamburg.

Bearbeitete Cotton-, Baumwoll- und Leinenwaren ordinärer Qualität, zu verschiedenen Preisen.

Hanfsäcke für Ausfuhrartikel	zu	4—5 Pence	per Stück.
Engliches Roheisen in Barren von 20 Pfund	zu	9 £	die Tonne;
Stahl in Blöcken von 100 Pfund	„	12 £	die Tonne.
Büffelfelle	zu	4—5 Pence	das Pfund.

Messing in kurzen und in langen Platten.

Zucker aus Belgien in Hüten zu 6—10 Pfund zu 25 Sh. für 100 Pfund. Dieser Artikel wird aber gleichwie für Tanger meistens ans österreichiechem nnd deutschem Fabricat in Marseille raffinirt, nnd von dort in Hüten zu drei Pfund eingeführt.

Kaffee in Säcken .... zu 40—50 Sh. für 100 Pfund.

Aus Frankreich kommt mit französischen Dampfern:

Zncker in Hüten zu 3 *kg* .... zu 64 Frcs. für 100 *kg*
Kaffee in Säcken .... zn 100—120 „ „ 100 „
Wachszündhölzchen .... zu 2,75 „ das Groe.
Packpapier in Ballen von 20 Ries .... „ 20 „ der Ballen.
Verschiedene Gattungen Schreib- und Briefpapiere.

Bnnte Seidentücher für die Franen des jüdischen Ritus, welche diese meiet ane Lyon kommenden Tücher als Kopftücher tragen. Auch ane Deutschland werden derlei Tücher zum Preise von 40—42 Frcs. das Dutzend über Hamburg bezogen; die Tücher französiecher Provenienz werden aber ihrer grellen Farben wegen bevorzugt.

Verechiedene Arten und Sorten von Glaewaren. Man sieht in Mogador sowohl ordinär gegossene, als auch mehrfärbige geschliffene Becher von 6—7 *cm* Höhe und 4—5 *cm* Durchmesser, die aus Nordböhmen und Sachsen über Hamburg importirt werden und guten Absatz finden.

Von den Canarischen Ineeln mittels der Dampfer der französischen Linie:

Cochenille .... zu 1,25—1,50 Frce. das Pfnnd.
Petroleum in Kassen von 65 Pfund............ zn 7,50 „ die Kaese.

Die hier angeführten Preise sind die Verkaufspreise frei von Fracht, Assecnranz und Ladnngsspesen.

Das Eisen kann nnr als Roheisen auf Abeatz rechnen, da dasselbe im Lande eelbet Verarbeitung findet.

Ein Verench, Möbel ane gebogenem Holze und Porzellanwaren einzuführen, nm dieeen Erzeugnissen einen Markt in Mogador zn eröffnen, hat gänzlich fehlgeschlagen, da an dieeen Artikeln ein Bedürfnis nicht beeteht.

Die einheimiechen Indnstrieen prodnciren nur wenig und hievon kommt auch nur ein geringer Theil zur Ausfuhr auf den Markt; so z. B. Messingtassen, Strohmatten, Waffen und Goldetickereien, welche ihren Weg nach England finden.

Unsere Monarchie ist sowohl an dem Auefuhrs- als an dem Einfuhrehandel Mogadors nur in sehr geringem Grade betheiligt; hier sowie in Tanger bemerkt man eigentlich hauptsächlich nur die über Hamburg eingeführten, zu vorzüglichen Preieen abgeeetzten ordinären Taschenmeeeer nnd die Fez als Artikel österreichischer Provenienz; in dem letzterwähnten Artikel, welcher im Dntzend der ordinäreten Sorte einen Preis von 14—16 Frcs. erzielt, beginnt eine französische Gesellschaftsfirma den Erzengnissen der Fabrik zu Strakonitz fühlbar Concnrrenz zu machen.

Die Gesammtwerte, welche von der Ein- und Ausfuhr jährlich in Mogador erreicht werden, eind keine uuansehnlichen; man bezifferte sie dem Fregattenkapitän Müldner für dae Jahr 1884 mit 3 279 095 Frce. für den Import und mit 3 569 203 Frce. für den Export.

Diesen Angaben znfolge beziffert eich der Wert der Gesammthandelsthätigkeit Mogadore mit 6 848 298 Frcs.; und wenn man Angaben über die analogen Werte früherer Jahre mit dieser Summe in Vergleich bringt, so

wird die vielfach ansgesprochene Ansicht bestätigt, daes die Handelsthätigkeit von Mogador im Rückgange begriffen ist, eine Thatsache, welche mit der Zunahme der gleichartigen Thätigkeit von Casa Blanca (Dar-el-Beida) in Verhindung gebracht wird. Es erreichte nämlich nach L. de Campou der Wert der Gesammthandelsthätigkeit von Mogador:

im Jahre	1881	8 357 000 Frcs.
„ „	1882	9 244 000 „
„ „	1883	7 348 000 „

Während des Qninquenniums 1877—1881 soll der jährliche Dnrchschnittswert des Exportes allein, jährlich 5 250 000 Frcs. betragen hahen.

Der Zoll für die Einfuhren heträgt ohne Unterschied der Ware 10 % des Wertes; für die Ausfuhr hesteht ein für die verschiedenen Gegenstände abgestufter Tarif. Doch kann man sowohl den einheitlichen Einfuhrs- als den tarifirten Ausfuhrszoll als durchaus nicht feststehend ansehen, da ein Machtgebot des Sultans beides jeden Angenhlick willkürlich abändern kann.

Als das Gesammtergebnis der Mittheilnngen, welche der Commandant des ALBATROS über die commerciellen Verhältnisse Mogadors erhielt, sowie anf Grund seiner eigenen Beobachtungen und Eindrücke, glauht Fregattenkapitän Müldner nicht dafür plaidiren zn sollen, Mogador durch eine regelmäßige nationale Schiffahrtslinie herühren zu lassen. Er glanbt, dass es nnter den gegenwärtigen Umständen vollständig genügen würde, wenn etwa einmal monatlich ein nach Südamerika bestimmter Lloyddampfer Tanger anlaufen möchte, was ohne Zeitverlust, gewissermaßen ohne aus dem Curse zu weichen, geschehen könnte; nnter der Voranssetznng nun, dass ein österreichisches oder ungarisches Handlungshaus in Tanger entsprechend Fnß gefasst hätte, würde es für dieses letztere ein leichtes sein, bei einmalig monatlicher regelmäßiger Verbindung mit der Heimat, auch für einen sich steigernden Bedarf Mogadors an unseren Artikeln, etwa dnrch eine dort zu etablirende Filiale, aufzukommen, und ehenso von dort jene Ansfuhrsartikel an sich zn ziehen, welche in der Monarchie Absatz und Verwertung finden, also heiderseitig Gewinn bringen können. —

S. M. Schiff ALBATROS war, wie echon erwähnt, am 1. Octoher nm 3 Uhr nachmittags auf der Rhede von Mogador angelangt. Unmittelhar nachdem das Schiff vor Anker gelegt worden war, erschien der älteste Sohn des ahwesenden, auf einer Geschäftsreise nach London hefindlichen Consuls Elmaleh an Bord, um dem Schiffscommandanten seine Dienste znr Verfügnng zn stellen. Er war bei diesem Besuche von einem Dolmetsch hegleitet, da er eelhst nur der hehräischen und der arahischen Sprache mächtig iet. Mit diesem Vertreter des Consularfunctionärs vereinharte der Schiffscommandant für den folgenden Tag einen Besuch hei dem Gouvernenr, dem Pascha Regrage Danhlaleh. Der Gonvernenr hatte dem Vertreter nnseres Consuls gegenüber die Ahsicht ausgesprochen, den Schiffscommandanten, sobald dieser das Land betreten würde, feierlich zu empfangen.

Etwa eine Viertelstunde nachdem Herr Elmaleh das Schiff verlassen hatte, begab sich Fregattenkapitän Müldner ans Land, nm diesem Fnnctionär die an Bord abgestattete Visite sofort zu erwidern; am Lande angelangt, wurde er von dem genannten Vertreter des Consuls, dessen Dolmetsch, sowie von der ans etwa 12 Mann irregnlären Militärs heetehenden Leihgarde des Gonverneurs empfangen, nnd in feierlicher Weise in das Consulatsgehände geleitet; der Gonverneur selhst, der an dieeem Empfange sich hatte bethei-

ligen wollen, aber wahrscheinlich nicht erwartet hatte, dass der Schiffscommandant so bald schon das Land betreten werde, hatte sich verspätet, und war daher nicht auf dem Landungsplatze erschienen. Kurze Zeit nach Eintreffen des Schiffscommandanten mit seiner Escorte im Gebäude des k. und k. Consulates, erschien daselbst der Gouverneur, begleitet von einer Abtheilung von 30 Mann Infanterie mit einem Tambour und einem Hornisten. Mit Hilfe des Dolmetsches entschuldigte der Gouverneur nun sein verspätetes Erscheinen, und drückte seine besondere Freude über das Eintreffen eines k. k. Kriegsschiffes im Hafen von Mogador aus.

Am folgenden Tage machte der Commandant des ALBATROS, der ergangenen Ankündigung entsprechend, um 4 Uhr nachmittags, in Begleitung des Schiffsstabes und des Consulstellvertreters sowie von dessen Dolmetsch den officiellen Besuch beim Gouverneur. In gleicher Weise wurde dann noch ein Besuch bei dem Administrator des Zollamtes gemacht.

Trotz aller echt orientalischen Höflichkeit, welche der Gouverneur gegen den Schiffscommandanten entfaltet hatte, kam es doch im Verlaufe des feierlichen und ceremoniösen Beisammenseins in der Wohnung des Gouverneurs zu einer Auseinandersetzung zwischen dem Gouverneur und dem Schiffscommandanten, welche, ohne einen recht geistreichen Ausweg, den Fregattenkapitän Müldner fand, zu unangenehmen Differenzen hätte führen können. Als nämlich der eben genannte Commandant den Gouverneur in Form der Frage nach der Zeit, zu welcher dieser den Erwiderungsbesuch an Bord abstatten wolle — gewiss nicht überflüssigerweise — darauf aufmerksam machte, dass eine solche Erwiderung stattfinden müsse, bemächtigte sich sichtliche Verlegenheit nicht allein des Gouverneurs, sondern auch seiner ganzen Umgebung; nach einigem unverständlich gebliebenen Hin- und Herreden, schützte endlich der Gouverneur für sich selbst ein hinderndes Unwohlsein vor, und wollte auch die ihm im Range zunächststehenden Beamten mit der Besorgnis vor der Seekrankheit in einer ihm genügend erscheinenden Weise von der Verpflichtung entschuldigen, einen officiellen Gegenbesuch an Bord des ALBATROS abzustatten. Als nun Fregattenkapitän Müldner bald zur Überzeugung gelangte, dass die Scheu vor der allerdings beschwerlichen Bootsfahrt durch den Wogengang der Rhede, den einheimischen Würdenträgern nicht zu benehmen sein werde, erklärte er dem Gouverneur, er wolle seinen eigenen Besuch beim Gouverneur nicht als eine erste officielle Visite, sondern nur als die Erwiderung des Besuches ansehen, welchen der Gouverneur tags zuvor dem Schiffscommandanten im Gebäude des Consulates abgestattet hatte. Der Gouverneur ging sichtlich erleichtert auf diesen Ausweg ein, und erklärte sich bereit, im Consulate noch so viele Besuche abzustatten als der Commandant nur wünschen möchte, wenn ihm nur die Nothwendigkeit erspart bliebe sich auf die Rhede begeben zu müssen.

Das Benehmen des Gouverneurs in dieser Besuchsangelegenheit war nicht geeignet den Eindruck zu einem günstigeren zu gestalten, welchen der Schiffscommandant von dem erwähnten hohen marokkanischen Functionär bekommen hatte. An dieser nicht sehr günstigen Meinung konnten auch die Lobeserhebungen nicht viel ändern, in welchen sich der Consulstellvertreter über den Pascha erging; sie schienen vielmehr eine von der Höflichkeit abgedrungene Erwiderung der schmeichelhaften Äußerungen zu sein, welche der Gouverneur über den Consul durch Vermittlung des Dolmetsches an den Schiffscommandanten richtete. Einen weit besseren Eindruck als von dem

Pascha empfing man von dem Administrator des Zollamtes, einer wichtigen Persönlichkeit, welche in Ansehung des Interesses, das mit ihren Functionen verknüpft ist, vom Sultan direct, ohne Dazwischenkunft des Gouverneurs, auf diesen Posten gestellt wird. Auch das Äußere dieses Mannes verrieth einen weit höheren Grad von Intelligenz als jenes des Pascha-Gouverneurs; namentlich war an ihm in hervorragender Weise das den Mauren eigene würdevolle Auftreten zu bemerken. Der Finanzadministrator soll auch bei den Einheimischen in einem viel höheren Ansehen stehen als der Gouverneur. In Bezug seiner dienstlichen finanziellen Agenden ist er vorsichtigerweise von dem Gouverneur vollständig unabhängig gemacht, und nur der Regierung des Sultans direct zur Rechenschaft verpflichtet. —

Während des Aufenthaltes des ALBATROS wurden dem Schiffe die landesüblichen Geschenke von Seite des Gouverneurs an Bord gesendet; es waren dies: 1 Stier, 2 Hammel, Hühner, Eier, Brot und Gemüse. Es war aus den seinerzeit veröffentlichten Berichten des Commandanten S. M. Schiffes HELGOLAND (1884/85) bekannt, dass dieses Schiff gelegentlich seines Aufenthaltes vor Mogador die gleichen Geschenke erhalten und angenommen hatte; demnach trug auch der Commandant des ALBATROS kein Bedenken die Geschenke annehmen zu lassen, und entschädigte die Überbringer in derselben Weise wie es der Commandant der HELGOLAND gethan hatte, nämlich durch ein Geldgeschenk von 50 Frcs.

Während seiner Anwesenheit in Tanger hatte Fregattenkapitän Müldner gerüchtweise erfahren, dass die marokkanische Regierung einen neuen Hafen zu Agluh, südlich von Mogador, zu eröffnen im Begriffe stehe. Er hatte demzufolge nach Rücksprache mit dem Vertreter der Monarchie in Marokko, Sir John Drummond Hay, die Absicht gefasst, nach dem Besuche von Mogador seine Fahrt so einzurichten, dass durch nahes Vorübersegeln eine Anschauung über die natürlichen Verhältnisse dieses neuen Hafens gewonnen werden könnte, vorausgesetzt, dass die in Mogador anzustellenden Nachforschungen die Stichhältigkeit der vernommenen Gerüchte ergeben sollten. Dieses letztere traf aber nicht zu; in Mogador wusste niemand etwas von dem neuen Hafen, und erst nach längerer, durch den Consularvertreter eingeleiteten Umfrage gelang es, ein Individuum ausfindig zu machen, welches mit einiger Bestimmtheit eine Auskunft dahin geben konnte, es sei wohl vier Jahre zuvor von ähnlichem die Rede gewesen, doch seither nichts zur Verwirklichung der damals gefassten Absicht geschehen. Bei solchem Stande der Dinge verlohnte es sich nicht weiter der Mühe, die Nähe des erwähnten Punktes aufzusuchen; und als ALBATROS am 6. morgens die Rhede von Mogador verließ, konnte Sta. Cruz de Teneriffa als das nächste Reiseziel direct angesegelt werden.

Am 5. October abends wurden die Kesselfeuer angezündet, und im Laufe der Nacht Wasser destillirt; um 6 Uhr morgens wurde Dampf auf gemacht, und 2 Stunden später der Hafen von Mogador verlassen.

Gleich außerhalb des Hafens gestattete der frische und günstige NO, die Segel zu benützen. Am 7. October passirte man Lanzarote, und am Morgen des darauffolgenden Tages kam Teneriffa mit seinem majestätischen Pick in Sicht. In der Nähe des Hafens angelangt, wurde die Maschine in Gebrauch genommen, und um die Mittagsstunde das Kanonenboot auf der Rhede von Sta. Cruz de Teneriffa in 13 Faden Grund vor Anker gebracht. Die Fahrt von Mogador nach Sta. Cruz hatte nur 52 Stunden in Anspruch genommen, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 7,3 Meilen in der Stunde gleichkommt.

Im Ocean.

Digitized by Google

3. Sta. Cruz de Teneriffa.

Es rief keine geringe Überraschung in Sta. Cruz de Teneriffa hervor, wenige Stunden nachdem Sr. Majestät Schiff ZRINYI dieeen Hafen verlassen hatte (ZRINYI war um 6 Uhr morgene des 8. October ausgelaufen, ALBATROS um die Mittagsstunde desselben Tages eingelaufen) ein zweites Kriegsschiff der gleichen, dort nicht eben allzuhäufig gesehenen Flagge ankommen zu sehen.

Bald hatte die geschäftige Fama eine Erklärung für das sonderbare Phänomen gefunden: der ALBATROS sollte nicht unser, sondern das deutsche Kriegeechiff gleichen Namens sein, welches unsere Flagge nnr fälschlich führe. Die Spannung zwischen Dentschland und Spanien, ob der Carolinen-Frage, war damals eine sehr lebhafte; und während in Sta. Cruz die einen meinten, der vermeintlich deutsche ALBATROS wolle unter der roth-weiß-rothen Flagge sich eine nnfreundliche Aufnahme ersparen, witterten die anderen vereteckte Absichten, und mutheten dem kleinen Kanonenboote Pläne zu, deren Ausführung einem Geechwader Nelsons vor hundert und einigen Jahren misslungen war.

Der Gouverneur und die Behörden ließen ee zwar, um diesen unsinnigen Gerüchten zn begegnen, nicht daran fehlen, dem ALBATROS in erhöhtem Maße alle Ehren zn erweisen — aber in der Meinnng der Kleinbürger von Sta. Cruz erhielt die locale Sensationspreese den Argwohn aufrecht.

Ungünstiges Wetter, welches während des Aufenthaltes des ALBATROS in Sta. Cruz herrechte, beschränkte den Besuch des Landes, auf welchem die sonst überall so emsig gepflogenen Nachforschungen nach Daten von commerciellem oder allgemeinem Interesse wahrecheinlich durch die lächerlichen, von regierungsfeindlichen Journalen hartnäckig aufrecht erhaltenen Gerüchte nicht eben erleichtert worden wären.

Ihren Ursprnng hatten die Gerüchte über die feindlichen Absichten des als deutsches Kriegsschiff supponirten ALBATROS in Correspondenzen, welche aus Berlin an einige französieche Tagesblätter gelangt waren. In Frankreich verfolgte man mit begreiflicher Aufmerksamkeit die Spannnng zwischen Deutschland und Spanien, von welcher ee ja wirklich eine zeitlang den Anechein hatte, als sollte sie zu Gewaltmaßregeln führen.

Nnn hatte der Pariser „*Figaro*" eine Correspondenz aus Berlin veröffentlicht, in der es hieß, „man zweifle dort gar nicht an einer friedlichen Beilegung des Carolinen-Streites, doch werde der ganze Handel wohl damit endigen, dase Spanien eich zur Abtretung einiger Inseln, (welcher

Inseln war nicht gesagt, vielleicht meinte der Correspondent Carolinen-Inseln) an das Deutsche Reich herbeilassen werde«.

Der »*Temps*« hingegen hatte zu gleicher Zeit die Chancen der streitenden Theile erwogen für den Fall, als es zu feindlichen Actionen kommen sollte, und dabei die Bemerkung gemacht, »Deutschland sei in der Lage, in den Gewässern der Carolinen außer mit dem Kanonenboote ILTIS noch mit seinen aus der australischen Station dahin zu beordernden Schiffen MARIA, NAUTILUS, HYÄNE und ALBATROS, im ganzen also mit 26 Geschützen und 679 Mann, anfzutreten«.

Der Name ALBATROS war also unter den Schiffen vertreten, die Deutschland actionsbereit auf See hatte, und auf welche Inseln Deutschland es zunächst abgesehen habe, konnte ja fraglich sein. Der Redacteur des Journals »*Ultima Hora*«, welch vielversprechender Titel der Abendausgabe des Journals »*El Democrata*« angehört, konnte also seine alarmirenden Erörterungen auf die Combination von Nachrichten stützen, die aus großen Blättern, wie dem »*Figaro*« und »*Temps*«, stammten. Dass sich dieses Journal von regierungsfeindlicher Tendenz die schöne Gelegenheit nicht entgehen ließ, die localen Gouvernementsbehörden durch entsprechend volltönende Alarmartikel zu ärgern, ist naheliegend; selbst ernste und gemäßigte Journale, wie der »*Diario de Avisos de la Provincia de Canarias*«, eine Zeitung, die das Wappen der Canarien im Titel führt und einen amtlichen Theil enthält, fanden sich aber so weit beunruhigt, dass sie sich zu warnenden Artikeln herbeiließen und ihr *caveant consules* ertönen ließen.

Der französische Consul zu Sta. Cruz, Baron Chassérian, welcher dem ALBATROS für die Dauer des Aufenthaltes des Schiffes, in Ermanglung eines Consularfunctionärs unserer Monarchie, auf das freundlichste die Dienste angeboten hatte, die er auch Sr. Majestät Schiff ZRINYI in zuvorkommendster Weise geleistet hatte, erbot sich, eine Berichtigung oder Aufklärung seitens des Schiffscommandanten in den öffentlichen Blättern zu vermitteln. Bald aber stimmte dieser Consul der Ansicht des Fregattenkapitäns Müldner bei, dass die in Umlauf gesetzte Nachricht eigentlich zu absurd sei, um eine ernstliche Beachtung zu verdienen.

Dabei blieb es, und die ganz besonders auszeichnende Höflichkeit, welche dem Schiffscommandanten von Seiten des Gouverneurs, *Teniente General* E. Zamora y Caballero, sowie von dem Militär- und dem Hafencommandanten, und von dem Commandanten des im Hafen geankerten spanischen Dampfers VULCANO entgegengebracht wurde, ließ die Absicht durchblicken, jeden ungünstigen Eindruck zu verwischen, den das unsinnige, nur gegen die eigene Regierung gerichtete Geschwätz etwa auf den k. k. Schiffscommandanten hätte ausüben können. —

Wie wir schon erwähnt haben, war Sr. Majestät Schiff ZRINYI kurz vor dem Anlangen des ALBATROS von Sta. Cruz ausgelaufen, um seine Reise nach Westindien fortzusetzen. Wir haben Gelegenheit gehabt, bei Beschreibung der Reise der eben genannten Corvette einiges von allgemeinem Interesse über die canarischen Inseln zu besprechen, dabei Erinnerungen an Humboldt, an Blake, an Nelson wachzurufen, der Cultur Teneriffas zu erwähnen, der Stadt Sta. Cruz, deren Umgebung und Bevölkerung eine kurze Beschreibung zu widmen. Unsere Leser werden es uns danken, wie wir hoffen, wenn wir sie mit Wiederholungen oder Umschreibungen desselben Stoffes hier verschonen und uns anlässlich des Besuches von Sta. Cruz durch ALBATROS

auf einige Angaben über den Hafen, seine maritimen Verhältnisse und Schifffahrtsressourcen beschränken, wie solche vom Commandanten des ALBATROS in seinen Berichten erwähnt worden sind. — Fregattenkapitän Müldner schrieb hierüber der Hauptsache nach Folgendes:

Die außerordentlich weite Sichtbarkeit des Picks von Teneriffa wird in den Sommermonaten — April bis October — durch den meistens herrschenden undurchsichtigeren Zustand der Atmosphäre sehr eingeschränkt; Seefahrer werden gut thun, nicht darauf zu rechnen, die Insel auf eine weitere als auf die Entfernung von etwa 20 Seemeilen in gute Sicht zu behalten. Die klarsten Verhältnisse zeigt die Atmosphäre in den Monaten Jänner und Februar, und dieses ist die Zeit, in der der hohe Pick auf die bekannten großen Entfernungen schon sichtbar wird.

Bei der Annäherung an die Insel zur Nachtzeit ist das auf 35 Meilen sichtbare Leuchtfeuer von Sta. Cruz der vornehmlichste Orientirungspunkt; bei mistigem Wetter aber, wo das 810′ hoch situirte Leuchtfeuer unsichtbar werden kann, ist von Schiffen, die aus NW kommen, auf das im NNW der Insel Teneriffa etwa eine Meile weit vorliegende Eiland *Fuera* in vollstem Maße Bedacht zu nehmen. Um die Gefahr zu beseitigen, welche dieses Eiland unter den angedeuteten Verhältnissen der Schiffahrt bieten kann, beabsichtigt man auf demselben eine Seeleuchte zu installiren.

Bis auf drei Meilen südwestlich der *Anaga*-Spitze ist die Küste auf geringe Entfernung von dem Ufersaume unrein.

Von der *Anguetura*-Spitze an bilden das weiße und das rothe Hafenfeuer von Sta. Cruz gute Anhaltspunkte für die einlaufenden Schiffe. Andere gut benützbare Peilungsobjecte sind das Fort *Almeida*, die Thürme der Conceptionskirche und das Franziskanerkloster.

Beiläufig auf 200 *m* im NW von dem Fort erhebt sich ein gelb erscheinender, konisch geformter Bau — dem Anscheine nach ein Ziegelofen oder ähnliches — der gleichfalls einen gut markirten augenfälligen Punkt darstellt, aber auf dem englischen Hafenplane nicht angegeben ist. Die Pyramide, welche auf der *Paso Alto*-Batterie zu errichten beabsichtigt wird, war zur Zeit des ALBATROS noch nicht erbaut.

Für Segelschiffe ist es von Wichtigkeit, dass Sta. Cruz den größten Theil des Jahres in der Region der constanten NO-Winde liegt; erst mit dem entschiedenen Herabrücken des NO-Passates zur Winterszeit gelangt Teneriffa in die Region der veränderlichen Winde; auch dann sind aber östliche Winde die vorherrschenden. Zwischen October und April machen sich übrigens auch abwechselnde Land- und Seewinde bemerkbar.

Die Gezeitenströmung ist zwischen den Canarien und ebenso auf der Rhede von Sta. Cruz nur in sehr geringem Maße fühlbar. Der Ebbstrom setzt nach SO, der Flutstrom nach SW. Bei Hochfluten wird ein Niveauunterschied von 8′, bei den Nippgezeiten ein solcher von 6′ engl. beobachtet.

Der Ankerplatz von Sta. Cruz ist von Norden über Ost und Süd bis nach SW gegen jeden Wind und den von demselben hervorgerufenen Seegang vollkommen ungeschützt; der als Ankerplatz benützte Theil der Rhede liegt zwischen der Stadt und dem Hafendamme einerseits, und der etwa 8 Kabel nördlich hievon gelegenen Batterie *Paso Alto* auf der anderen Seite.

Kleinere Fahrzeuge ankern 1,5—2 Kabeln vom Lande, zwischen Fort *S. Pedro* und der *Paso Alto*-Batterie; größere Schiffe müssen ihren Ankerplatz weiter seewärts wählen. Südlich des Hafendammes bis zu den am Ende

der Stadt befindlichen Windmühlen erstreckt sich der Ankerplatz, welcher den in Quarantaine versetzten Schiffen angewiesen wird.

Der Ankergrund ist überall ein guter; es genügt, mit einem Anker zu liegen, der den entsprechend langen Kettenansstich erhält. Im Winter treten mitunter sehr heftige SO-Stürme anf, bei denen man gut thut, in See zu gehen, und ebenso wie dies in Madeira beinahe Regel ist, den Stnrm in Lee der Insel beiliegend abzuwarten.

Auf der Rhede herrscht meistens ein ziemlich ansehnlicher Seegang aus Osten; der Bootsverkehr erfordert daher einige Vorsichten.

Der sehr alte, kleine künstliche Hafen von Sta. Cruz, durch einen etwa 15 *m* breiten und gegen die Seeseite durch Steinwurf geschützten Damm gebildet, genügt dem jetzigen Bedürfnisse nicht mehr; man hat daher begennen, durch Znbauten eine Erweiternng dieses Hafens in Angriff zu nehmen. Unmittelbar südlich des Forts *S. Miguel* wird ein neuer Damm in südöstlicher Richtung 150 *m* weit in die See hinausgebaut; dieser Bau war zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS schon in Angriff genommen worden. Außerdem wird aber der bestehende alte Damm einen Ansatz erhalten, der 550 *m* weit nach NNO geführt werden und mit dem alten Damme durch eine flache Curve verbunden werden soll. Das Kopfende dieses Anbaues oder Dammarmes würde dann in 17 *m* Wassertiefe zu liegen kommen.

Die Ansführung dieses bedeutenden Banes ist einer Privatgesellschaft übertragen worden, die unter staatlicher Anfsicht die Arbeiten vollbringen lässt, deren Daner anf 12 Jahre veranschlagt ist. Nach Vollendung der, wie gesagt, schon begonnenen Arbeiten wird Sta. Cruz einen geräumigen, gut geschützten, für Schiffe aller Größen benützbaren Kunsthafen besitzen, der eine Einfahrt von 350 *m* Breite zeigen wird.

Der alte Hafendamm trägt ein weißes, auf einem eisernen Pfahle installirtes Licht, das auf 9 Meilen Entfernung gut sichtbar ist; dieses Licht ist aber nicht auf seinem Kopfende, sondern auf der vorspringenden Ecke installirt, die von dem NO- und dem Ostarme des Dammes gebildet wird. Der jeweilige äußerste Punkt des im Ansbau befindlichen Ostarmes wird aber anßerdem mittels eines rothen Lichtes bezeichnet, das auf einem verschiebbaren Gerüste installirt ist.

Nächst dem weißen Hafenfener ist ein Drehkrahn aufgestellt; nach Ansbau des Hafens sollen auf den Dämmen, auf denen dann die Schiffe werden anlegen können, mehrere Drehkrahne sowie auch Schienengeleise installirt werden.

Das Verproviantirungsmateriale, welches von Schiffen benöthigt wird, ist in Sta. Cruz stets zu erhalten; zwei Schleppdampfer und eine genügende Zahl von Lastbooten stehen für die Warenbewegnng der auf der Rhede ankernden Schiffe zur Verfügung. Die Preise der Lebensmittel sind mäßige; frisches Fleisch, Brot nnd Zwieback kosteten zur Zeit des ALBATROS 45, 20 und 28 kr. ö. W. Gold per Kilogramm.

Teneriffa ist reich an gutem Trinkwasser; viele stets gefüllte Cisternen versorgen die Bevölkernng, welche auch das in der Regenzeit aus den zahlreichen Bergschluchten — *Barrancos* — gegen die See abstürzende Wasser dnrch Qnerdämme zu stanen, und theils für agriculturelle Zwecke zu verwenden versteht, oder den Überschnss in große öffentliche Cisternen ableitet. Zur Wasserversorgung von Schiffen stehen vier große Wasserlichter zur Verfügnng.

Neben diesen Verhältnissen, die vorzugsweise den Seemann interessiren, waren es die militärischen Seiten Teneriffas, denen Fregattencapitän Müldner besondere Aufmerksamkeit schenkte; die Befestigungen, „die manchen Strauß erlebt“, die Garnison, welche es vorkommenden Falles nicht verabsäumen würde, sich der Vorgänger würdig zu erweisen, die einen Nelson und Troubridge abzuwehren verstanden, bildeten sehr beachtenswerte Objecte der Beobachtung für den k. k. Schiffscommandanten. Er hat auch nicht verabsäumt, die Resultate seiner Beobachtungen in einem gehaltvollen fachmännischen Berichte niederzulegen; aber wir müssen es uns leider versagen, aus diesem Berichte etwas für die Kenntnisnahme seitens unserer Leser mitzutheilen. Denn wenn wir auch hoffen wollen, dass die leicht in Aufregung gerathenden Redacteure, welche in der „*Ultima Hora*“ und im „*Democrata*“ das *Hannibal ante portas* anstimmten, sich nach der Abreise des ALBATROS wieder beruhigt haben dürften, so müssten wir anderseits befürchten, durch Mittheilung militärischer Dinge vielleicht bei diesen Herren den k. k. Schiffscommandanten in Verdacht zu bringen, er habe doch eigentlich sich mit der Idee getragen, Teneriffa in der Eile so gewissermaßen auf eigene Faust „mitzunehmen“ oder wenigstens diesen kleinen militärischen Spaß durch seine Mittheilungen anderen zu erleichtern. Diesen Verdacht wollen wir aber auch nachträglich nicht aufkommen lassen; denn wir wollen nichts thun, was zur Störung des harmlosen idyllischen Friedens führen könnte auf den von Löher mit Recht so genannten „glücklichen Inseln“.

Während des Aufenthaltes in Sta. Cruz erhielt der Schiffscommandant von Seite des k. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marinesection, die telegraphische Weisung, zunächst den Hafen von Funchal auf Madeira anzulaufen. Diesem Befehle entsprechend, wurde das Schiff, als am 12. October um 6 Uhr abends die Rhede Sta. Cruz unter Dampf verlassen worden und die Ostspitze der Insel Teneriffa doublirt worden war, mit Steuerbordhalsen scharf an den in der Stärke 4—6 wehenden NO-Passat gelegt, und solcherart Curs gegen Madeira genommen.

Im weiteren Verlaufe der Fahrt gestattete der Passat ein ziemlich günstiges Anliegen, und raumte in der Nähe der Insel Madeira sogar nach Osten und selbst bis nach SO, so dass erst unmittelbar vor dem Anlangen auf der Rhede, von der Maschine Gebrauch zu machen, erforderlich wurde.

Am 16. October um $10^1/_2$ Uhr vormittags wurde auf der Rhede von Funchal geankert. Die 289 Meilen betragende Segelstrecke zwischen Sta. Cruz und Funchal war in 94 Stunden zurückgelegt, also eine mittlere Fahrtgeschwindigkeit von etwas über 3 Meilen in der Stunde erreicht worden.

---

4. Madeira.

Eine bestimmte, entsprechend beglaubigte Kunde von der ersten Entdeckung der atlantischen Inselgruppe, welche wir — nach ihrer Hauptinsel — Madeira zu nennen gewöhnt sind, liegt eigentlich erst aus dem Jahre 1419 vor. In diesem Jahre wurden nämlich zwei Kapitäne des Prinzen Heinrich von Portugal durch einen schweren Sturm nach dieser Inselgruppe verschlagen, und fanden Schutz vor dem Unwetter unter der Küste einer Insel, welcher sie aus Dankbarkeit den Namen *Porto Santo* gaben. Im darauffolgenden Jahre wurde von Portugal aus eine Expedition nach Madeira gesendet, welche die Inselgruppe förmlich in Besitz für die Krone nahm, und die Colonisation der unbewohnten, als fruchtbar erkannten Inseln anbahnen sollte. Was von einer noch früheren Kenntnis der Existenz von Madeira behauptet wird, klingt sehr sagenhaft. Plinius vindicirt den Phöniciern die Bekanntschaft mit mauretanischen oder Purpurinseln, deren Lage gegen die Canarien wohl auf Madeira gedeutet werden kann; eine romantische Sage lässt im Jahre 1346 ein verfolgtes Liebespaar — Robert Machim und Anna d'Arfet — von England nach Frankreich fliehend, mit ihrem kleinen Fahrzeuge nach Madeira treiben. Der auf Madeira vorkommende Ortsname Machico wird gerne mit dieser Sage in Verbindung gebracht. Beachtenswert ist übrigens, dass ein in Florenz existirender Portolano aus dem Jahre 1351, Madeira, als schon vor längerer Zeit durch genuesische Kapitäne in portugiesischen Diensten entdeckt, anführt. Sicher ist, dass die Portugiesen Madeira colonisirt und bevölkert haben, und mit Ausnahme der 60 Jahre von 1580—1640, dann der Zeit von 1807—1814, Herren der Inselgruppe geblieben sind; das erstemal war Spanien, das zweitemal England an ihre Stelle getreten. Die Occupation Madeiras durch Engländer im Jahre 1801, unter Oberst Clinton, war nur von der Dauer weniger Monate, und hatte den Zweck, Madeira vor französischen Angriffen zu schützen.

Von den Inseln, aus denen die Madeira-Gruppe besteht, erregt Madeira allein unsere Aufmerksamkeit. Außer ihr ist nur noch Porto Santo bewohnt, die übrigen Eilande sind eigentlich nur unbewohnte Felsen.

Madeira, die größte und Hauptinsel der Gruppe, hat eine von West nach Ost gerichtete Längenausdehnung von 30, eine Breitenausdehnung von 13 geogr. Meilen. Sie liegt 360 Meilen von der afrikanischen Küste, 535 Meilen von Lissabon, 240 Meilen von Teneriffa und 480 Meilen von

Digitized by Google

Santa Maria, der nächsten der Azoren-Inseln entfernt. Eine Gebirgskette von einer mittleren Höhe von 4000 engl. Fuß, durchzieht die Insel ihrer ganzen Läuge nach von Westen nach Osten; senkrecht hieranf fallen zahlreiche steile Schluchten gegen die nördliche nnd die südliche Küste ab. Die Nordseite, dem heftigeren Wogengange des Oceans ausgesetzt, ist die steilere Küste geworden; die ebenfalls steile, aber einigermaßen zugänglichere Südküste trägt die meisten Niederlassungen; das Ostende der Insel läuft in ein verhältnismäßig niedriges, landzungenartiges Vorgebirge von durchaue felsigem Charakter aus. Die tief einschneidenden Schluchten, die zwischen ihnen liegenden Höhen, die oft in unverminderter Erhebnng bis an die See vortretenden Rücken, von welchen der eine ein steil abfallendes Cap von 1920′ Höhe bildet, die steile Natnr der Küste überhaupt, all dies vereinigt sich, um den Anblick der Insel überall zu einem ganz besonders malerischen und häufig überwältigend schöneu Bilde zu gestalten. Die majestätisch emporragenden Bergspitzen des Ruivo (6056 engl. Fnß), Torinhas (5980 engl. Fuß) und des Arriero (5893 engl. Fnß) sind auf 90 Seemeilen in der Runde bei klarem Wetter deutlich sichtbar, und bilden somit wertvolle Annäherungsmarken für den Seemann. Die scharf markirten und charakteristischen Contonren der Küste und der Bergspitzen bieten auch bei weiterer Annäherung an die Insel immer die vollkommensten Orientirungsbehelfe. Die Torinhae z. B. bieten, von SO aus gesehen, das Bild dreier senkrecht empor strebender, oben horizontal abgeschnittener Thürme, woher auch der Name stammen mag; ihr Anblick erinnert an jenen, welchen vom Ampezzothale aue, die in der Touristenwelt so wohlbekannten und die Ambition der berühmtesten Bergsteiger weckenden „Drei Zinken“ bieten. Die bedeutende Erhebung von Madeira sichert, wie Fregattenkapitän v. Müldner ausdrücklich hervorhebt, dass man die Insel anch bei dunkler Nacht, selbst wenn keine Leuchtfeuer angezündet sein sollten, auf etwa 10 Seemeilen immerhin mit Sicherheit sichten würde. Dasselbe versichert Fregattenkapitän Müldner von Porto Santo und von der Grnppe der Desertas.

Die Madeira-Gruppe bildet politisch einen integrirenden Bestandtheil von Portugal, und wird nicht etwa den Colonien beigezählt; ein Gouverneur steht an der Spitze der localen Verwaltung. Die Bevölkerung von Madeira — mit Porto Santo — übersteigt die Zahl von 130 000, und ist in stetiger Zunahme begriffen (für das Jahr 1876 geben englische Quellen nur 122 080 Einwohner), trotzdem dass jährlich eine ziemlich bedeutende Auswanderung stattfindet, aus Gründen, welche später Erwähnnng finden werden. — Nach den von Professor Dr. v. Juraschek herausgegebenen, unter dem Namen „Hübners Tabellen“ allgemein bekannten statistischen Zusammenstellungen, ergab die letzte auf Madeira vorgenommene Volkszählung im Jahre 1878 130 584 Seelen; in den auf Berechnung fußenden Angaben für das Jahr 1881 geben die erwähnten Tabellen 132 223 Einwohner, abweichend von J. Y. Johnson, welcher eine Bevölkerungszahl von 131 906 Personen für dae gleiche Jahr angibt, mit dem Beifügen, dass die Personen des weiblichen Geschlechtes in dieser Zahl um 7060 überwiegen. Dieses Überwiegen des weiblichen Geschlechtes über das männliche ist insoferne bemerkenswert, als das sich aus den angegebenen Zahlen ergebende Verhältnis — 1113 Personen des weiblichen Geschlechtes anf 1000 des männlichen — das Analoge im Stammlande bestehende Verhältnis ziemlich bedeutend übersteigt, indem in Portugal nur 1034 Weiber auf 1000 Männer entfallen.

Digitized by Google

Die Bevölkerung der Madeira-Gruppe ist beinahe ganz ausschließlich portugiesischen Ursprunges. In den unteren Schichten der Bevölkerung ist allerdings einiger maurischer und mitunter auch äthiopischer Bluteinschlag nicht zu verkennen; europäische Fremde werden nur in seltenen Fällen derart heimisch und ansässig auf Madeira, dass man sie zu der ständigen Bevölkerung der Insel zählen könnte. Die kleine Gemeinde von Engländern, deren Stammväter im vorigen Jahrhunderte durch den damals äußerst lucrativen Weinhandel angezogen worden waren, zählte im Jahre 1881 208 Personen, von welcher Zahl aber auch wohl nur ein Theil als dort vollkommen heimisch und erbgesessen angesehen werden dürfte.

Die ergiebige Beschaffenheit des Bodens auf Madeira, im Vereine mit dem besonders gesegneten Klima der Insel, haben von Anfang an die Bevölkerung auf den Landbau gewiesen. Namentlich war es die schon im 15. Jahrhunderte durch Verpflanzung von Reben aus Cypern und Candien in Aufnahme gekommene Weincultur, welche so erfreuliche Resultate ergab, dass Madeira lange Zeit hindurch nahezu alle Bedürfnisse seiner Bewohner durch die Erträgnisse dieser Cultur zu decken vermochte. Der seit Jahrhunderten berühmte Madeirawein wurde aus einem Gemenge von weißen und rothen Trauben gekeltert; auch andere nicht minder vorzügliche Sorten, welche je nachdem sie ausschließlich aus den lichten oder den dunklen Traubengattungen gewonnen waren, im allgemeinen *Verdelho* oder *Tinto* genannt wurden, genossen eines vorzüglichen Rufes und erzielten dementsprechende Preise auf den europäischen Märkten. Im Jahre 1852 wurde Madeira zum erstenmale von der verheerenden Traubenkrankheit heimgesucht, welche den ganzen Wohlstand der Insel zu vernichten drohte; doch wurde diese Traubenkrankheit — *Oïdium Tuckeri* — erfolgreich durch Anwendung von Schwefel bekämpft. Es wird behauptet, dass die mit der Schwefelcur behandelten Weinstöcke sogar einen reichlicheren Fruchtertrag gaben als zuvor der Fall gewesen war; doch soll die Lebensdauer der Pflanzen in entsprechendem Verhältnisse abgenommen haben. Viel nachhaltigere Verheerungen richtete aber die *Phylloxera vastatrix* an, welche leider ihren Weg auch nach Madeira gefunden hat. Im Jahre 1879 erzeugte Madeira nur mehr etwa 18 000 *hl*, 1880 gar nur 10 500 *hl*, und im darauffolgenden Jahre 8750 *hl*. Die bedeutenden Lagerbestände, welche z. B. zu Ende des Jahres 1882 an 105 000 *hl* betrugen, ermöglichten es, dass die Ausfuhr an Weinen in den vier Jahren 1880—1883 noch 10 000, 14 000, 17 900 und 16 300 *hl* betragen konnten [1]); aber die Erfolglosigkeit des Existenzkampfes gegen die Phylloxera lässt leider die traurige Voraussicht zu, dass es in kurzer Zeit mit dem Weinbau auf Madeira gänzlich zu Ende sein wird. —

Wir müssen den obigen Zahlenangaben noch einige Daten gegenüberstellen, welche uns einen Begriff von der reichen Weinproduction auf Madeira zu geben vermögen aus jener Zeit, in welcher die Insel von der Calamität der Traubenkrankheiten noch nicht befallen war. Dabei wollen wir uns auf dasjenige stützen, was Robert White in seinem Werke über Madeira, nach 15jährigem Aufenthalte auf dieser Insel, hierüber anführt. Er sagt, dass die genaue Ziffer der jährlichen Erzeugung von Weinen auf Madeira nie mit Sicherheit bekannt war, hauptsächlich aus dem Grunde, weil ein sehr bedeu-

[1]) Diese Angaben entstammen C. v. Scherzers: „Das wirtschaftliche Leben der Völker“.

tender Theil des Erzeugnisses — wohl an zwei Drittel — im Lande selbst cousumirt wurden. Immerhin aber könne man die jährliche Menge des auf Madeira bis zum Auftreten der Traubenkrankheit erzeugten Weines auf 100 000 bis 120 000 *hl* veranschlagen. Genaueres kann natürlicherweise über die zur Ausfuhr gelangten Mengen gesagt werden, da hier die Aufschreibungen des Zollamtes eine verlässliche Basis bieten. White gibt nun in einer den Zeitraum von 1825 bis 1855 umfassenden Tabelle für das Jahr 1825 eine Ausfuhrmenge von 70 717 *hl* an; von da angefangen ist die größte der jährlichen zur Ausfuhr gelangten Mengen, bis zum Auftreten der Traubenkrankheit, im Jahre 1840 mit 39 078 *hl*, die geringste aber im Jahre 1830 mit 26 945 *hl* verzeichnet. Diese ansehnlichen Mengen sanken sofort nach Erscheinen des Oïdiums

im Jahre 1853 auf .... 15 880 *hl*,
" " 1854 " .... 9 114 *hl*, und
" " 1855 " .... 10 217 *hl*.

Wir sehen also, dass diese Minimalzahlen des Exportes jenen sehr nahe stehen, die man jetzt als diejenigen angibt, welche der Erzeugung auf der ganzen Insel entsprechen.

Der Verfall der Weincultur auf Madeira ist um so bedauerlicher und folgenschwerer, als auf der Insel gewisse natürliche Verhältnisse obwalten, welche für den Landbau die Aufwendung von viel Capital und Arbeit erfordern, und demnach nur ein sehr wertvolles Product, wie es eben die vorzüglichen und daher hoch im Preise stehenden Weingattungen waren, dieser Arbeit den entsprechenden Lohn und den investirten Capitalien die entsprechende Verzinsung zu sichern vermögen. Die zerklüftete und aus lauter sehr steilen Abhängen bestehende Bodenformation der Insel bringt es nämlich mit sich, dass das an und für sich sehr fruchtbare Terrain der Culturen durch die Regengewässer leicht abgeschwemmt wird und auch sonst zu Abrutschungen geneigt ist. Ein sehr bedeutender Aufwand an Arbeit — *„an incredible amount of labour“*, sagt Johnson — musste demnach aufgewendet werden, um durch entsprechende Mauerungen dem Abrutschen der kostbaren Erde entgegenzuwirken und Terrassen herzustellen, welche den nöthigen Bestand versprachen. Die erwähnte Bodenbeschaffenheit hatte aber noch einen anderen, schwer wiegenden Nachtheil im Gefolge, nämlich die Schwierigkeit, trotz ausreichender atmosphärischer Niederschläge, die Culturen in dem erforderlichen Maße zu bewässern. Sehr kostspielige und nicht immer technisch glücklich durchgeführte Bauten mussten unternommen werden, um den Bedürfnissen nach Bewässerung nachzukommen. Fregattenkapitän Müldner schreibt hierüber: Die Insel ist sehr reich an Bächen und Quellen, aber die Wasserläufe gehen sämmtlich in so gerader Richtung und so tiefer Lage der See zu, dass das Wasser nicht ausgenützt werden kann. Nachdem auch noch die Südseite schlechter mit Wasser bedacht ist als die nördlichen Theile der Insel, so hat man besonders in der Umgebung von Funchal Wasserleitungsbauten ausgeführt, welche Unsummen verschlungen haben, aber nicht immer zu den erwarteten Resultaten führten. Es ist erwähnenswert, dass man nicht davor zurückgeschreckt hat, den größeren Wasserreichthum der Nordküste mittels Durchstechung der Gebirgsrücken der an Wasser ärmeren Südküste nutzbar zu machen. Der Rio de Jamella, welcher im westlichen Theile der Insel in einem hochgelegenen Thale seinen Lauf hat, und nahe der westlichsten Spitze der Nordküste die See erreicht, ist z. B. durch einen Tunnel unter der Wasserscheide

hindurch nach der Südküste geleitet worden. Die Umgebungen der beiden im westlichen Theile der Südküste gelegenen Orte Paulo do Mar und Calheta sollten durch diese großartig angelegte Leitung bewässert werden, aber die Fertigstellung des 1400′ langen, gänzlich durch hartes Gestein gehauenen Tunnels, welcher das Hauptobject dieser Leitung ist, verzögerte sich infolge eines bei den Nivellirungsarbeiten gemachten Fehlers durch volle sechs Jahre. Im allgemeinen ist wohl gegenwärtig, wenigstens in der Umgebung der Hauptstadt, durch ein weitverbreitetes und zweckmäßig verzweigtes Bewässerungsnetz dem Wassermangel für die Culturen in ziemlich ausgiebigem Maße abgeholfen und auch die Stadt selbst deckt ihren Wasserbedarf aus den Zufuhren dieser Leitung; die Röhren derselben führen theils in die Häuser selbst, theils in öffentliche Auslaufbrunnen; Hausbesitzer und Gemeinde müssen aber ziemlich ansehnliche Gebüren für den Wasserbezug bezahlen. —

Madeira hat leider wenig Aussicht, einen vollwertigen Ersatz für die zugrunde gehende Weincultur in irgend einem anderen Bodenproducte zu finden. Als das dem Weine zunächst an Wert stehende Erzeugnis war man auf der Insel gewöhnt, das Zuckerrohr zu betrachten. In der That war das Zuckerrohr längere Zeit hindurch das Hauptproduct von Madeira; es heißt wenigstens, dass diese Nutzpflanze schon um das Jahr 1462 aus Sicilien nach Madeira verpflanzt worden sein, und dass die Gewinnung des in diesen Zeiten so wertvollen Productes, des Zuckers, bald die nahezu einzige Beschäftigung der Einwohner der Insel gebildet haben soll. Selbst als die Weincultur längst die Oberhand gewonnen hatte, verschwand die Zuckerrohrcultur nie ganz von der Insel. Allerdings konnte Madeira mit seiner Zuckercultur nicht mit den entstehenden Zuckercolonien wetteifern, wo Sclavenarbeit und viel günstigere natürliche Verhältnisse sich vereinigten, um eine ganz kolossale Menge der Production hervorzurufen; aber aus der Thatsache, dass die Zuckercultur von Madeira nie gänzlich verschwunden ist, darf man schließen, dass auch auf Madeira der Anbau des Zuckerrohres immer noch genügenden Gewinn abwarf. Auch noch in der Gegenwart ist die Gewinnung von Zucker auf Madeira eine ziemlich ansehnliche; die Ausfuhr an Zucker im Jahre 1881 z. B. betrug 6515 Centner im Werte von 14 452 £. Wenn man sich aber die Frage vorlegen wollte, ob Hoffnung vorhanden ist, dass der Zuckerrohranbau der Bevölkerung von Madeira einen Ersatz für den absterbenden Weinbau bieten könne, so muss diese Frage wohl mit ziemlicher Bestimmtheit verneint werden; denn nicht allein gedeiht das Zuckerrohr auf Madeira nur auf Bodenflächen unter 1000′ Meereshöhe ziemlich gut (wenn auch durchaus nicht in der Üppigkeit wie in den Tropen), sondern die enorme Überproduction an Zucker sowohl in den eigentlichen Zuckercolonien als auch in Europa, stellt ja die weitere Rentabilität des Zuckerrohrbaues bekanntlich überall in Frage.

So reich auch die Vegetation auf Madeira ist, so besteht doch gegenwärtig, da die ergiebige Weincultur im Niedergange begriffen und von dem Bau des Zuckerrohres ein ausgiebiger Ersatz nicht zu erwarten steht, ein recht ungünstiges Verhältnis zwischen den Erzeugnissen der Insel und den Bedürfnissen ihrer Bevölkerung. Die auf der Insel angebauten Körnerfrüchte, namentlich Weizen, Gerste und Mais, decken den bestehenden Bedarf keineswegs; Kartoffeln und andere Knollengewächse, dann die *Colocasia esculenta* — das *Kalo* der Südseeinsulaner — deren Wurzeln ein Nahrungsmittel von geringem Nährwerte bilden, müssen den Ansfall decken. Die verschiedenartigsten Gemüsegattungen sowie Obst kommen in reichlicher Fülle vor, doch

Digitized by Google

sollen die europäischen Obstgattungen, Äpfel, Birnen, Pfirsiche u. s. w. von ziemlich geringer Qualität sein. Hingegen bilden Bananen und Ananas einen ziemlich bedeutenden Ausfuhrartikel für den Londoner Markt.

Alle bisher angedeuteten Verhältnisse vereinigen sich dahin, dass die wirtschaftlichen Zustände der Insel gegenwärtig keine erfreulichen sein können; am besten wird dies durch das Verhältnis der Werte der Ausfuhr zu jenen der Einfuhr beleuchtet. Es stehen uns zwar diesfällig nur wenige Daten zugebote, aber diese zeigen das bestehende Missverhältnis genügend deutlich.

In dem Jahre 1881 soll nämlich der Wert der gesammten Ausfuhr 134 000 £ betragen haben, während der Wert der Einfuhr aus Portugal und von den Azoren 112 000, dazu aber noch jener aus fremden Ländern 175 000 £ an Wert erreicht haben soll; für das Jahr 1875 wird der Wert der Ausfuhr mit 198 840, jener der Einfuhr mit 275 249 £ angegeben. Gewiss constatiren diese Zahlen einen Zustand der Passivität, welcher auf die Dauer kaum als erträglich angesehen werden kann; Madeira muss alle Kräfte anstrengen, um sich anderweitige Einnahmsquellen zu schaffen.

In dieser Richtung kommt der Insel ihr ganz außerordentlich glückliches Klima sehr zu statten, welches sie zu einem geradezu wunderthätigen Sanatorium für Brust- und Lungenkranke aller Art gemacht hat; die zahlreichen Leidenden aus allen Theilen der Welt, welche hier zusammenströmen, bringen viel Geld nach Madeira.

Durch gar manches wird der Besucher von Madeira an die außerordentliche Wichtigkeit gemahnt, welche man hier dem vorzüglichen hygienischen Rufe des Ortes beimessen muss. So z. B. erwähnt Fregattenkapitän Müldner eine außergewöhnlich strenge Handhabung der Hafen- und Seesanitätspolizei, und fügt dafür die erklärende Bemerkung bei, dass diese Strenge auf wohlverstandene finanzielle Besorgnisse gegründet sein mag, da ein einziger Fall einer eingeschleppten contagiösen Krankheit genügen würde, den Ruf Madeiras als Curort auf Jahre hinaus ernstlich zu schädigen. Der in Funchal, der Hauptstadt von Madeira, herrschenden Theuerung merkt man es ebenfalls an, dass der Besuch durch Fremde zu den vornehmlichsten Einnahmsquellen der Bevölkerung geworden ist; als angenehme Folge der Beachtung, welche die Bedürfnisse der Fremden in allem finden, kann hingegen eine ganz besondere Reinlichkeit erwähnt werden, welche namentlich in der Hauptstadt überall aufrecht erhalten wird.

Funchal, die freundliche Hauptstadt von Madeira, ist an der Südküste der Insel gelegen, und zählt gegenwärtig an 20 000 Einwohner (1876: 16 776 Einwohner). Als Hafenort betrachtet, hat Funchal recht ungünstige Verhältnisse. Die Schiffe finden nur eine vollständig offene Rhede als Ankerplatz vor; während der ganzen Dauer ihres Aufenthaltes müssen sie stets bereit sein, beim Hereinbrechen der keineswegs seltenen Stürme aus SW., Süd und SW ihren Ankerplatz schleunigst zu verlassen, und auf der Nordseite der Insel, im Schutze von deren hohen Gebirgen, das Vorübergehen des Unwetters abzuwarten. Schiffe, welche mit einer Dampfmaschine versehen sind, können allerdings auf ihren Ankern längere Zeit zuwarten, und sich erst dann zum Verlassen der Rhede entschließen, wenn die Gefahr schon eine imminente geworden ist, von den Ankern getrieben und an die Küste geworfen zu werden: erreicht das Sturmwetter eine solche Stärke nicht, so mögen sie wohl auch in der Lage bleiben, dasselbe auf der Rhede selbst „abzureiten“, wie der see-

männische Ausdrnck hiefür lautet; aber Segelschiffe müssen sich sehr rechtzeitig entschließen, in See zn gehen, da diese Operation nicht mehr auszuführen ist, sobald einmal die Stärke des Windes, nnd namentlich die Wncht des oceanischen Seeganges eine gewisse Höhe erreicht haben. Während der Wintermonate zumal ist es kanm einem Schiffe beschieden, einen Anfenthalt von mehreren Tagen vor Funchal zu nehmen, ohne zn zeitweiligem Verlassen des Ankerplatzes gezwnngen zu werden. So erging es im December 1859 S. M. Schiff Elisabeth, welches knrz nachdem Erzherzog Ferdinand Max mit seiner Gemahlin und dem beiderseitigen Reisegefolge sich an Land begeben hatte, in See gehen und durch volle sechs Tage in Lee der Nordküste krenzen musste; die Bacchante mit den Prinzen Albert Victor und Georg von England an Bord, hatte im Jahre 1879 dasselbe Schicksal, und ebenso noch im Jahre 1886 S. M. Schiff Saida.

Während der Sommermonate walten günstigere Verhältnisse vor; die herrschenden Winde anf der Rhede sind da meistens leichte westliche und mitunter auch östliche Brisen; die ungünstigsten Monate sind der October, November und December. Ein günstiger Umstand, namentlich für Segelschiffe, welche zu ihren Vorbereitnngen, um die Rhede verlassen zu können, immer eine gewisse Zeit branchen, ist die Thatsache, dass die heranziehenden gefährlichen Stürme sich beinahe jedesmal durch einen zunehmenden Seegang im voraus rechtzeitig ankündigen.

Bei den häufigen SW-Stürmen soll die Desertas-Gruppe einen genügenden Schutz für die Schiffe bieten, welche sich in Lee derselben begeben; bei SO-Stürmen hingegen ist es nnbedingt geboten, sich nördlich der Insel Madeira zn flüchten.

Der Verschiedenheit der Verhältnisse für Segelschiffe und für Dampfer, im Falle dieselben gezwnngen sind, die Rhede zu verlassen und in See zn gehen, entspringt es, dass auch die Ankerplätze verschiedene sind, welche sie anf der Rhede von Funchal einnehmen können. Segelschiffe sollen nicht näher als anderthalb Seemeilen südlich des *Loo-Rocks*, eines dem Strande der Rhede vorgelagerten Felseneilandes, ankern; auf diese Art bleibt ihnen der genügende Raum, um sich erforderlichenfalls von der Küste freizusegeln; Dampfer hingegen können sich bis auf anderthalb Kabellängen südöstlich des erwähnten *Loo-Rocks* vor Anker legen. Auf dem ersterwähnten Ankerplatze liegt man in 35—40 Faden schlammigen Grundes, auf dem letzterwähnten Ankerplatze aber in 10 Faden Tiefe. Für kurze Anfenthaltsdauer gibt Fregattenkapitän Müldner außerdem noch andere Ankerplätze an, und zwar:

Für Dampfer, welche z. B. nnr des Kohleneinschiffens halber Madeira berühren:

Lenchtthnrm auf dem *Loo-Rock* W z. S 3/4 S;

Pillar N z. O 1/8 O;

Kirchthurm von *Nuestra Senhora do Soccora* O z. N 1/4 N.

Für Segelschiffe hingegen empfiehlt Fregattenkapitän Müldner in diesem Falle, östlich des *Loo-Rocks*, entlang der 10.—16. Fadenlinie zn ankern, weil sie hier dem Lande beqnemer nahe liegen nnd dabei den Strömungen, dem Seegange nnd selbst den westlichen Winden weniger ansgesetzt sind.

Als allgemeine Regel kann übrigens gelten, dass die Vertaünng auf einem Anker, mit dem Ansstich des dreifachen Grundes, genügende Sicherheit bietet.

Den Verhältnissen der gänzlich offenen Rhede entsprechend, ist die Operation des Ein- und Ausschiffens, sowie der Verkehr mit dem Lande überhaupt eine äußerst schwierige Sache. Quaibauten und Anlegetreppen fehlen gänzlich, und infolge der stets heftig brandenden See ist das Anlegen mit Booten immer sehr gefährlich; für Boote der gewöhnlichen Bauart, wie eben die Boote von Kriegsschiffen es sind, ist es überhaupt nur an einer einzigen Stelle ausführbar. Von zwei Ufertreppen, welche zum Zwecke des Bootsverkehres bestanden haben, ist die eine, südlich gelegene, eingestürzt; die nördlich gelegene kann wohl bei ganz glatter See, sonst aber auch nicht benützt werden.

Es gilt deshalb auf der Rhede von Funchal beinahe als feststehende Regel, für den Verkehr mit dem Lande die eigenen Schiffsboote gar nicht zu benützen, sondern sich hiezu ausschließlich der für die localen Verhältnisse eigens gebauten, und von den mit der Brandung sehr vertrauten Eingeborenen bemannten Boote zu bedienen. Das englische Segelhandbuch, der *„Africa-Pilot“*, sagt: *„Landing is seldom attempted but in native boats; this is a serious incovenicnce; but nevertheless nearly all mercantile business is carried on from the beach; and through the experience and dexterity of the native boatsmen, aided by the build and the lightness of their craft, accidents but seldom happen.“*

Fregattenkapitän Müldner spricht sich in gleichem Sinne aus, und hebt gleichfalls die große Geschicklichkeit hervor, welche die Eingebornen in der Handhabung ihrer leichten und doch fest gebauten Boote besitzen. Er bemerkt, dass das Landen nur durch Auffahren der Boote auf den Strand bewerkstelligt werden kann, und dass deshalb diese Boote durchaus mit zwei Seitenkielen, nach Art von Rollkielen, versehen sind; diese Seitenkiele sind aber sehr breit gehalten und haben etwa die Form von Schlittenkufen. Das Manöver des Landens beschreibt Fregattenkapitän Müldner folgendermaßen: Das Boot wird, sobald es in die Nähe des Strandes gelangt ist, mit dem Buge gegen die See gewendet und, vor der See treibend, in dieser Richtung erhalten; es kommt hauptsächlich darauf an, sich im geeigneten Momente von der Welle an den Strand werfen zu lassen. Am Lande stehen Leute in genügender Zahl bereit, welchen, sobald dies thunlich ist, vom Achtertheile des Bootes aus ein Tauende zugeworfen wird; diese Leute ziehen nun, nöthigenfalls unter Zuhilfenahme von Zugthieren, das Boot vollends soweit auf das Trockene, dass dasselbe sich außer der brechenden Gewalt der Brandung befindet. Besonders schwierig wird dieses Manöver natürlich bei schon angebrochener Dunkelheit, da es dann kaum möglich ist, dem Gange der Wellen zu folgen.

In entgegengesetzter Weise wird vorgegangen, wenn es sich darum handelt, Personen oder Waren vom Lande zu einem Schiffe zu bringen. Das Boot wird am trockenen Strande liegend von den Personen bestiegen und mit den Waren beladen; hierauf lässt man das Boot auf seinen schlittenkufenartigen Seitenkielen gleichsam vom Stapel gehen, wobei es die Brandung durchschneidend das Gebiet einer schon ruhigeren See erreicht und von da weiter gerudert wird.

In der Zukunft mag es in dieser Hinsicht etwas besser werden; man hat sich entschlossen, den *Loo-Rock*, welcher 400 engl. Fuß östlich von einer nach SO hervorragenden, durch Steinwurf erzielten, ebenfalls an 400′ langen Spitze liegt, mit dieser Spitze durch einen Wellenbrecher zu

verbinden, welcher an seiner Ostseite von dem Wogengange verhältnismäßig geschützt sein wird. An dieser Seite werden Anlegetreppen hergestellt werden, und es wird dann dort der Bootsverkehr, wenigstens unter normalen Umständen, ungestört vor sich gehen können. Ein Nachtheil, welcher diesem zukünftigen Anlegeplatze anhaften wird, ist seine ziemlich große Entfernung von der Stadt; von dem *Loo-Rock* bis zu dem *Ribeiro do San Paulo*, welcher Fluss die Stadt westlich begrenzt, sind gegen 7 Kabel Weg zurückzulegen; doch werden gewiss wenigstens die Personen, die von Schiffen aus mit dem Lande in Verkehr zu treten haben, diesen kurzen Spaziergang der Landung durch die brechende See immer vorziehen; der Warenverkehr wird sich eben nach den Umständen zu richten wissen. Dass man darauf rechnet, es werde auch der Warenverkehr von der im Bau begriffenen Landungsstelle Nutzen ziehen, ist schon dadurch bewiesen, dass ein Laufkrahn daselbst installirt werden wird, welcher Lasten bis zu 12 *t* Gewicht zu bewältigen imstande sein wird. Gegenwärtig werden größere Lasten an der *Pontinha*, dem früher erwähnten Vorsprunge, in der Weise in die Lastboote ein- beziehungsweise ausgeschifft, dass diese Boote im Seegange vierkant vertaüt werden, und die Lasten aus denselben mittels eines Hebekrahnes an Land, oder von diesem in das Lastboot gehoben werden.

Die Stadt Funchal bietet von der See aus einen ganz besonders freundlichen Anblick, welcher durch die terrassenartige Erhebung der Gebäude übereinander, eine Folge der steil ansteigenden Küstenformation, noch sehr gewinnt. Der angenehme Eindruck, den man von dem Anblicke der Stadt schon vom Schiffe aus gewonnen hat, wird bei dem Betreten des Landes hier durchaus nicht, wie so oft in Seestädten, beinahe in das Gegentheil verkehrt; die unregelmäßige Anlage der Stadt, die sehr zahlreichen schönen Gärten und Anpflanzungen aller Art, der anmuthige Baustil der öffentlichen sowohl als auch der privaten Gebäude und die überall bemerkbare, schon früher erwähnte Reinlichkeit vereinigen sich, um demjenigen der in Funchal das Land betritt, die angenehmen Eindrücke nur zu erhöhen, welche er schon aus der Entfernung, vom Schiffe aus, in sich aufgenommen hat.

Die steil bergan führenden Straßen der Stadt sind ziemlich enge; die Häuser selten mehr als zweistöckig, meist freundlichen Aussehens, immer aus Stein erbaut und blendend weiß mit rothen Ziegeldächern; der Theil der Stadt, in welchem die Gebäude enger aneinander stehen, erstreckt sich nur sehr wenig, etwa ¼ Seemeile vom Strande in das Innere; von da an beginnt es geräumiger und luftiger zu werden zwischen den einzelnen Häusern, und reizende Gärten füllen die Zwischenräume aus. In diesen Theilen der sich weiter an den Bergrücken hinaufziehenden Stadt bekommen die Wohngebäude einen immer mehr ausgesprochen villenartigen Charakter, und selten wird man da ein Haus finden, welches der *Mirante*, eines hohen viereckigen Aussichtsthurmes, entbehren würde. Die landwärtige Grenze der Stadt ist eigentlich nicht bestimmbar, denn immer weiter nach dem Innern ziehen sich noch gärtenumschlossene Gebäude, allmählich von dem villenartigen Charakter in jenen der *Quinta*, des Farmhauses oder Wirtschaftsgebäudes, übergehend. Nutz- und Ziergärten wechseln hier auf das Anmuthigste mit Rebenpflanzungen ab. Unter den öffentlichen Gebäuden ist das Palais des Gouverneurs, das Militärcommando, das Hafen- und Seesanitätsamt, das Gerichtsgebäude, endlich das Post- und Telegraphengebäude erwähnenswert. Mehrere Kirchen sind gleichfalls sehenswert; doch fällt dem Besucher

von Funchal keine derselben so sehr in die Augen als jene der *Nostra Senhora do Monte*, welche etwa zwei Seemeilen landeinwärts, in einer Höhe von 1965' gelegen, schon in einer bedeutenden Entfernnng sichtbar wird, und das Bild der nach nnd nach ans den Flnten auftanchenden Stadt in der malerischesten Weise krönt.

Eine Anzahl von Befestigungen, welche längs der Bncht verstreut sind, erhöht das Malerische des Bildes, welches Funchal von der See ans bietet; aber ihr Znstand zeigt, dass man im Mutterlande auf Madeira keinen besonderen militärischen Wert legt. Sämmtliche Forts sind jetzt, mit Anenahme der auf dem *Loo-Rock* etablirten kleinen Batterie, ohne artillerietische Armirnng; die Geschütze auf *Loo-Rock* aber sind solche, wie sie gegenwärtig nur mehr zu Salutzwecken Anwendnng finden. Die Befestignngen sind sämmtlich aus Manerwerk anfgeführt nnd ihre Positionen eind eehr gut gewählt, so dass sie die Bncht vollständig beherrschen würden, wenn sie in Stand gehalten und entsprechend artilleristisch bewehrt wären; doch ist letzteres, wie schon früher erwähnt, gar nicht der Fall, nnd auch das äußere Anssehen der Forts zeigt, dass für ihre Instandhaltung nichts mehr geschieht. Allerdings mnss man zugestehen, daes die natürlichen Verhältnisse von Madeira derartige sind, dass eine feindliche Action gegen diese Insel anf die größten Schwierigkeiten stoßen müsste, so dass nicht viel eigentliche Vertheidigung nothwendig werden würde. Doch könnte die Bai von Funchal immerhin eine Bewehrung brauchen, welche imstande wäre feindliche Flotten mit ihren mächtigen Angriffsmitteln in respectvoller Entfernung zn halten; denn seiner Lage nach ist der Insel Madeira gewiss ein ansehnlicher strategischer Wert als Kohlen- und Lebensmittelstation nicht abznsprechen.

Die gegenwärtige Stärke der militärischen Garnison von Funchal — etwa 700 Mann — ist gewiss vollkommen anereichend, nm bei den früher geschilderten Schwierigkeiten der Landung, eine feindliche Streitmacht zurückzntreiben, welche in Funchal Fuß fassen wollte. Aber wenn der Angreifer imstande ist, eine Trnppenausechiffung unter dem Feuer seiner schweren Geschütze auszuführen, welchen keine ebenbürtigen Gegner zu antworten bereit sind, so wird er eine ernstlich beabsichtigte Landnng immerhin zn erzwingen vermögen. Wir wollen gerne hoffen, dass der friedlichen, anmuthigen Insel, an deren wnndermildes Klima sich so viele Hoffnnngen klammern, derartige bittere Prüfungen anf immer erspart bleiben mögen. —

Der Charakter von Madeira als Curort äußert sich vornehmlich durch das Bestehen von zahlreichen, aber meist kleinen Privatheilanstalten. Dieselben liegen in den verschiedensten Theilen der Stadt zerstreut, und es bleibt daher dem Besncher von Funchal der Anblick erspart, welcher in vielen Cnrorten einen namentlich auf die Leidenden eelbst eehr deprimirenden Eindrnck macht, viele Kranke anf einem Platze vereinigt zu sehen, und dadnrch auf Schritt nnd Tritt an die eigene Hinfälligkeit erinnert zu werden.

Ein öffentliches Hospital, auf 300 Kranke eingerichtet, wird theilweiee von der Regiernng erhalten; der Preis für die Verpflegung in diesem Spitale ist ein äußerst mäßiger; er beträgt nur zwei Shilling für den Tag. Besondere Erwähnnng verdient das *Hospicio do Princesa Doña Maria Amelia*, eine Stiftnng für lungenkranke arme Einwohner von Madeira, wo 18 Männer und 12 Franen unentgeltliche Aufnahme finden können. Diese Stiftnng führt ihren Namen nach jener Prinzessin von Brasilien, welche auf Madeira vergeblich Heilung von ihren Leiden gesucht hat nnd dort verschieden ist.

Die untröstliche Mutter der verstorbenen Prinzessin, verwitwete Kaiserin von Brasilien, stiftete zum Andenken an ihr in der Blüte des jungfräulichen Alters dahingerafftes Kind dieses Hospiz, welches als Musteranstalt allseitig gerühmt wird. Fregattenkapitän Müldner hebt die anmuthige Anlage des villenartigen Gebäudes hervor, lobt auch hier die herrschende minutiöse Reinlichkeit und bemerkt, dass die Krankenpflege in dem Hospiz in mustergiltiger Weise von Nonnen besorgt wird. — In zartsinnigster Weise symbolisirte Erzherzog Ferdinand Max die Mutterliebe und den Mutterschmerz, welchem das Hospiz seine Entstehung dankt, indem er der Kapelle der Anstalt eine schöne Marmorstatue der *Mater dolorosa* spendete. —

Eigenthümlich hat sich der innere Verkehr auf Madeira entwickelt. Die von tiefen Schluchten zerrissene gebirgige Formation des Bodens, dann das Fehlen größerer Orte hat zur Folge gehabt, dass nur ein geringes Netz fahrbarer Straßen auf der Insel entstanden ist. Nur auf ganz kurzen Strecken können Wagen, nämlich Radfuhrwerke, verkehren. Eine um so ausgebreitetere Verwendung findet ein Fuhrwerk, dessen Benützung wir gewöhnt sind, als unzertrennlich von der nordischen Gabe einer glatten Eis- oder festgefrorenen Schneefläche uns zu denken, nämlich der Schlitten. Auf den steilen, mit breiten Basaltplatten belegten Landwegen kommen nämlich die landesüblichen, grobgezimmerten Schlittenfuhrwerke, von Ochsen gezogen, ganz gut fort bei Steigungen, welche den Gebrauch von eigentlichen Wagen gänzlich unmöglich machen würden. Nöthigenfalls werden die sehr breiten Schlittenkufen mit Fett eingeschmiert. Der Führer des Gefährtes geht, oder wenn der Weg bergab führt, läuft in mitunter ganz unglaublichem Tempo neben dem Gespanne einher. Für die Beförderung geringerer Lasten und für jene einzelner Personen stehen Maulthiere in beinahe ausschließlichem Gebrauche. Reitpferde werden nur von der reicheren Einwohnerclasse benützt; dass aber der edle Reitsport auf Madeira trotz der ungünstigen Bodenverhältnisse auch die gebürende Pflege findet, darf daraus geschlossen werden, dass im NW der Stadt, auf einem dazu geeigneten Plateau, ein schöner und recht weitläufiger Rennplatz angelegt worden ist.

Gleichwie in Funchal für Hafenanlagen, welche den Handelsschiffen die Operationen des Ein- und Ausladens erleichtern und ihnen ein sicheres Liegen im Hafen ermöglichen würden, bisher recht wenig geschehen ist, so bietet auch der Ort selbst für die Schiffahrt nur äußerst geringe Ressourcen. Es sind weder Docks noch Werften, noch Schiffsschmieden auf der Insel vorhanden; auch findet man nirgends Vorräthe an Tauwerk, Segelzeug und sonstigen Schiffsbedürfnissen. Eine Ausnahme hievon bilden die Steinkohlen; von jenem für die heutige Schiffahrt so wichtigen Materiale ist in Funchal stets die genügende Menge vorhanden, da mehrere Dampfschiffahrtslinien ihre Schiffe diese Rhede anlaufen lassen, und diese den Aufenthalt daselbst bei Zulass der Wetterverhältnisse gerne dazu benützen, um ihre Kohlenvorräthe zu ergänzen. Die zum Verkaufe bereitliegende Steinkohle gehört meistens der Cardiffsorte an und wird zu mäßigen Preisen abgegeben. Als Kohlenmagazine dienen eine Anzahl von alten Hulke, welche nach der Schätzung des Fregattenkapitäns Müldner zusammen einen Fassungsraum von über 3000 *t* haben mögen. Diese Hulks, welche mit ihrem wertvollen Inhalte zum Theile einer portugiesischen, zum Theile aber einer englischen Firma gehören, sind auf der Rhede in einer Weise verankert, welche es ihnen ermöglichen muss, auch die Stürme zu überstehen, durch welche die anderen auf

Digitized by Google

der Rhede liegenden Schiffe gezwungen werden, in See zu stechen. Sie sind mit Ladekrahnen versehen, mittels welchen die Steinkohle in Lichterboote von 20—25 *t* Tragfähigkeit überschifft wird, welche Lichterboote dann mittels Dampfbarkassen an Bord der einer Ergänzung ihres Maschinenheizmateriales bedürftigen Schiffe geschleppt werden. Die früher erwähnte englische Handelsfirma, welcher die größten der auf der Rhede verankerten Kohlenhulks gehören, Blandy Brothers, besitzt außerdem noch drei große Kohlenmagazine am Lande, und hat immer eine Menge von etwa 6000 *t* englischer Kohle vorräthig. Die Kohlenhulks können zu den größten Handelsmagazinen von Funchal gerechnet werden; außer einigen nicht sehr ansehnlichen Magazinen, welche Privatfirmen gehören, ist nur das Warenmagazin des Zollhauses von Bedeutung. Dieses Magazin, die *Alfandega* genannt, besitzt weitläufige und sehr rein gehaltene Vorrathsräume, in welchen Schienenstränge, Laufkrahne, Drehkrahne u. s. w. die Manipulation mit den Waren erleichtern.

Der allgemeine Markt von Funchal ist recht reichlich beschickt, und es unterliegt die Verproviantirung eines Schiffes keinerlei Schwierigkeiten, soweit frische Lebensmittel in Betracht kommen; doch sind die am Platze vorfindlichen Seelebensmittel meistens nicht in der genügenden Quantität und Auswahl vorhanden, um größerem Bedarf entsprechen zu können. Dies gilt namentlich vom Zwieback, welcher erst auf Verlangen in zwei hier bestehenden großen Bäckereien frisch erzengt, und von gesalzenem Fleische, welches ebenfalls auf Bestellung durch Viehzüchter im Innern der Insel hergestellt wird.

Eigentliche, bedeutendere Industrien bestehen auf Madeira nicht; Fregattenkapitän Müldner fand nur eine Sägemühle erwähnenswert, bemerkt aber auch, dass eine Spiritus- und Liqueurdestillirungs-, sowie zwei Zuckerfabriken schon seit längerer Zeit stillstanden, ein Beweis, dass auch Madeira schon die Entwertung der Zuckerproducte empfunden haben muss.

Als Gegenstände der auf Madeira bestehenden Hausindustrien können hingegen genannt werden: Grobe Gespinnste und Gewebe aus Baum- und Schafwolle zum eigenen Gebrauche; verschiedene Sorten landesüblicher Kopfbedeckungen; Talglichter, grobe Töpfereiwaren, Gold- und Silberarbeiten und -Stickereien, musikalische Instrumente, Hauseinrichtungsgegenstände, eingelegte, sogenannte Tafelarbeit, Stiefel und Schuhe, Korbflechtereien, Federblumen und feine Nadelarbeiten. Der letztere Artikel ist der einzige unter den Erzeugnissen der Hausindustrien Madeiras, welcher es zur Bedeutung eines Exportgegenstandes gebracht hat; die feinen Stickereien, Geflechte u. s. w. sind ebenso schön und kunstvoll als billig, und gehen in ziemlich großen Mengen nach England. Zahllose kleine Luxusartikel, aus den schönen Hölzern der Insel gefertigt oder in feiner Flechtarbeit hergestellt, erinnern an die Schnitzereien unserer Alpenländer, insoferne als sie wie diese überall zum Verkaufe ausgeboten werden, und ihren Absatz beinahe ausschließlich unter den zahlreichen Fremden finden. Während aber in unseren Alpenländern alle die zahllosen Artikel, welche darauf berechnet sind, von den Besuchern dieser Länder als Andenken gekauft zu werden, beinahe durchaus im Wege der Schnitzerei hergestellt werden, ist dieser Zweig häuslicher Kunstindustrie auf Madeira trotz der hier in reichlicher Auswahl vorhandenen geeigneten Hölzer nicht entwickelt; getäfelte Arbeit überwiegt, und außer dieser sind auch die Geflechte — meistens Körbchen in hunderten von Formen aus geschälten Weidenästen hergestellt — sehr beliebt. Aus stärkeren Weidenästen werden

sehr gelnngene Möbel nnd Hanshaltungsgegenstände verfertigt. Die einst berühmte Küferei Madeiras ist eingegangen, seit infolge des Rückganges der Weinerzeugung der Bedarf an Gebinden ein geringerer geworden ist.

Die Platzpreise der wichtigeren Verproviantiernngsartikel stellten sich in Funchal zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS wie folgt:

Zwieback	fl. —,36	pro	Kilogramm
Zncker	„ —,67	„	„
Reis	„ —,22	„	„
Mehlspeise	„ —,45	„	„
Erbsen	„ —,27	„	„
Käse	„ 1,36	„	„
Cacao	„ 1,81	„	„
Kaffee	„ 1,36	„	„
Salzfleisch	„ —,51	„	„
Wein	„ —,45	„	Liter
Frisches Brot	„ —,27	„	Kilogramm
„ Fleisch	„ —,54	„	„
Kohle	„ 12,75	„	Tonne
Öl	„ —,48	„	Kilogramm
Werg	„ —,66	„	„

Als die empfehlenswerteste Firma für den Einkauf von Weinen nennt der Commandant des ALBATROS Manrel Tamandes Camachos; für den Bezng der übrigen Sorten von Lebensmitteln aber Angnsto Souzo Camacho José Perena. Die Bezahlnng der gemachten Einkäufe wird in portngiesischem Gelde berechnet; dabei wird der Satz von 4500 Milreïs gleich einem englischen Pfund Sterling znr Grnndlage angenommen. Französisches Geld cursirt nur mit Schwierigkeiten, und wird immer nur unter seinem wirklichen Werte angenommen.

An Geldfirmen bestehen in Fnnchal zwei; die eine — Banco do Commercio — befasst sich aber ansschließlich mit dem Geld- und Realitätenverkehre auf der Insel selbst, während eine Filiale des Banco do Portugal hanptsächlich eine Art von Agentie für Geschäfte in Realitäten nnd Hypotheken nach dem Mutterlande ist. Alle Zahlnngen nach fremden Ländern werden aber von der Geschäftswelt von Funchal durch Vermittlung des großen Hauses Blandy Brothers bewerkstelligt, welches Haus, ohne eben eine autorisirte Agentie oder Filiale zn sein, diese Geschäfte durch die Bank von England weiter abwickelt.

So beschränkt sich nach dem früher schon hierüber Erwähnten der innere Verkehr auf der Insel Madeira infolge des geringen Bedürfnisses und der nngünstigen Terrainverhältnisse gestaltet, so begünstigt ist die Insel in Bezug anf ihren Verkehr mit der Außenwelt. Die überseeische Verbindnng ist eben durch den Umstand sehr erleichtert, dass Madeira durch seine geographische Lage, welche sie zur Kohlenstation für den atlantischen Verkehr so besonders geeignet macht, znm Krenznngspnnkte der meisten nach den südatlantischen Ländern verkehrenden Dampferlinien geworden ist. Außer zahlreichen Dampfern, welche Madeira nnregelmäßig anlaufen, wird die Insel regelmäßig von folgenden Dampfern berührt:

1. Die Unionlinie berührt Fnnchal jede zweite Woche mit den zwischen Sonthampton nnd dem Cap verkehrenden Dampfern;

Digitized by Google

2. die Linie der Firma Donald Currie & Comp. befährt dieselbe Tour, und zwar derart, dass ihre Schiffe mit jenen der Unionlinie abwechseln;

3. die Schiffe der Firma Lampert & Holt kommen auf ihren Fahrten zwischen Liverpool und dem La Plata zehn- bis zwölfmal monatlich in Madeira an;

4. die British-West-Indian-Steamship-Company lässt ihre nach Britisch-Guyana gerichteten Dampfer Funchal anlaufen;

5. Schiffe der Chargeurs Rénnis gehen von Hâvre über Madeira nach Südamerika;

6. das Gleiche ist mit den Schiffen der Hamburger-Linie der Fall, welche nach Südamerika gerichtet sind;

7. die Woermann-Linie berührt Funchal auf der Reise von Hamburg nach Westafrika;

8. die Companhia Lugitana, von Lissabon ausgehend, stellt zweimal wöchentlich die Verbindung mit den Azoren her; und endlich

9. die Empreza Nacional geht monatlich einmal von Lissabon über Madeira nach Mossamedes.

Alle diese vielen verschiedenen Linien befördern Passagiere und die Post.

Was die telegraphische Verbindung anbetrifft, so ist Madeira durch zwei, der Western and Brazilian Company gehörende Oceankabel mit Pernambuco, und ebenfalls durch zwei Kabel mit Lissabon verbunden; auch nach Westafrika ist neuerer Zeit die telegraphische Verbindung, und zwar über St. Vincent hergestellt worden.

Wir sehen, dass Madeira in einer sehr regen Verbindung mit Europa sowohl als auch mit den aufstrebenden südamerikanischen Ländern, und selbst mit Afrika steht; es wäre nur zu wünschen, dass die Productionsverhältnisse auf der so glücklich gelegenen Insel derartige würden, dass ihre Bevölkerung auch den vollen Nutzen von der Leichtigkeit hätte, mit der sie mit den verschiedensten Absatzgebieten in Verkehr treten kann. Aber dies ist, wie aus den schon früher gemachten Andeutungen zur Genüge hervorgeht, durchaus nicht der Fall; Misswachs und Concurrenz haben sich vereinigt, um eine auch für den flüchtigen Beobachter unverkennbare Verarmung, namentlich der unteren Classen, hervorzurufen. Zur Verarmung breiterer Schichten der unteren Volksclassen mag übrigens auch die seit vergleichsweise kurzer Zeit eingeführte Freitheilbarkeit des Bodens beigetragen haben; früher bestand auf Madeira ein von altersher eingelebtes System der Bodenbewirtschaftung, welches viel Ähnlichkeit mit dem in Norditalien und den angrenzenden Landschaften beinahe ausschließlich in Übung stehenden Colonensysteme hatte; dem kleinen Manne gehörte, je nach den überkommenen, meist ungeschriebenen Verträgen mit dem Grundbesitzer, ein Theil — meistens die Hälfte — des Naturalienertrages; sowohl für die großen Grundbesitzer als für die Colonen sollen unter der Herrschaft dieses Systemes — natürlich abgesehen von den seither ungünstig veränderten natürlichen Productionsverhältnissen — weitaus bessere Resultate erzielt worden sein, als jetzt, seit der Grund und Boden in einer solchen Weise zersplittert worden ist, dass kaum ein Weinbauer mehr Grund besitzt, als er allein, allenfalls noch mit Hilfe seiner Familienmitglieder bebauen kann.

Alle diese Umstände vereinigen sich, um die Bevölkerung auf Madeira zur Unzufriedenheit hinzuleiten. Hört man die Leute, so hat natürlich, wie

überall, die Regierung allein die Schuld an allem, was sich gegen frühere Zeiten zum Nachtheile verändert hat; man klagt nicht allein über Zurücksetzung, indem nicht genug für Madeira geschehe, sondern man behauptet sogar, dass die öffentlichen Einnahmen der Insel nicht ganz für ihre Zwecke zur Verwendung kommen, sondern anderen Gebietstheilen, so z. B. den Azoren, zugewendet werden. Namentlich erwecken die Hafenbauten von Ponta Delgada auf den Azoren den lebhaftesten Neid der Einwohner von Funchal, welche behaupten, dass in dieser Richtung viel zu wenig für ihre offene, gänzlich ungeschützte Rhede geschehe. Inwieferne diese Klagen alle vollständig begründet sind, und ob nicht etwa auch einige südländische Indolenz mit Schuld trägt an dem, was nach der Ansicht der Madeirenser die Regierung allein verschuldet haben soll, mag dahingestellt bleiben; jedenfalls ist es für den Fremden, welcher sich nur vorübergehend und kurze Zeit auf der Insel aufhält, schwer, darüber zu einem klaren Urtheil zu gelangen. Die Thatsache steht leider über jedem Zweifel, dass eine recht lebhafte Unzufriedenheit wirklich vorhanden ist; die Parlamentswahlen fallen schon seit längerer Zeit auf Madeira im Sinne der sogenannten republikanischen Partei aus, welche den Wunsch hegt, Madeira zu einem Bestandtheile der Vereinigten Staaten von Nordamerika werden zu lassen; ein noch viel bezeichnenderes Symptom ist die jährlich zunehmende Auswanderung. Das Ziel der Auswanderer ist meistens Demerarra und die Sandwichsinseln. Doch ist dem Eingeborenen von Madeira die Liebe zu seiner schönen Heimat und ihrem herrlichen Klima sehr tief in der Seele gelegen; es wird behauptet, dass die Auswanderer sämmtlich, wenn es ihnen in der Fremde gelungen ist, soviel zu erwerben, dass sie glauben können, nunmehr ein besseres Fortkommen als früher in der Heimat zu finden, immer wieder nach Madeira zurückkehren.

Die größten Dimensionen hatte die Auswanderung von Madeira nach dem englischen Guyana angenommen. Dieser Auswanderungszug begann etwa um das Jahr 1840; zu dieser Zeit zählte man in einem einzigen Jahre 6001 Ankömmlinge aus Madeira in Guyana; von 1840 bis 1851 wanderten 18 707 Eingeborene von Madeira nach Guyana aus. Sie haben dort ziemlich gute Erfolge gehabt, und beinahe den ganzen Kleinhandel in die Hand bekommen; zahlreiche nach Madeira Rückkehrende, dort mit Neid angesehen und mit dem eigenen Namen „*Demeraristas*“ bezeichnet, mögen durch das Beispiel ihres günstigen Erfolges andere bewogen haben, den gleichen Weg einzuschlagen, um ihr Glück zu versuchen. Die Rückwanderung aus Guyana muss übrigens eine ziemlich bedeutende gewesen sein; denn der Census von 1851 fand in Guyana nur mehr 7928 Eingeborene von Madeira vor. Obwohl nun, wie gesagt, noch immer Auswanderung von Madeira stattfindet, so bewegt sie sich doch jetzt in mäßigeren Grenzen als zur Zeit, da das Fieber der Auswanderung die Bevölkerung zuerst ergriff. Von 1872 bis 1881 sind von der Insel nur 6410 Personen emigrirt. Immerhin scheint es festzustehen, dass die Insel im Verhältnisse zu ihrer gegenwärtigen Productionsfähigkeit zu dicht bevölkert ist; das Verhältnis, welches in der Zahl der Geschlechter, wie bemerkt, ein Überwiegen des weiblichen Geschlechtes zeigt, lässt aber für die Zukunft eher ein weiteres Zunehmen der Volksdichtigkeit als eine Abnahme derselben mit ziemlicher Sicherheit erwarten.

Der Aufenthalt S. M. Schiffes ALBATROS auf der Rhede von Funchal währte nur wenige Stunden mehr als zwei Tage. Gleich nachdem das Schiff in den Morgenstunden des 16. verankert worden war, kam der k. k. Honorar-

Digitized by Google

consul K. Ritter v. Bianchi an Bord, bewillkommnete den Commandanten nnd den Schiffsstab, und übergab die für das Schiff aus Europa eingelangte Post. In Begleitung des Consuls begab sich der Commandant an Land, erwiderte dessen Besuch, nnd machte dann seine officiellen Anfwartnngen bei dem Civilgonverneur, *Concelheiro Thomas Nunez da Serro e Moura*, sowie bei dem Commandanten der Garnison, Obersten José Maria de Lage. Von beiden hohen Functionären mit aller Auszeichnnng empfangen, erfuhr der Schiffscommandant, dass an eben diesem Tage das Namensfest I. M. der Königin von Portugal gefeiert werde; infolge dieser Mittheilung wurde sofort an Bord des ALBATROS die Flaggengala mit der portugiesischen Flagge am Großtopp gehisst. Die Salutbatterie auf dem *Loo-Rock* gab nm die Mittagsstunde aus der gleichen Veranlassnng einen Salnt von 21 Schüssen ab.

Noch am selben Tage lief das portugiesische Kanonenboot TEJO auf die Rhede, welches Schiff nach einer Stationirung von nicht geringerer als $3^1/_2$jähriger Dauer an der Westküste Afrikas, endlich zur Rückkehr in die heimischen Gewässer beordert worden war. Mit diesem Schiffe wurden die international üblichen Höflichkeitsbezeugnngen gewechselt. Sowohl der Civil-Gouverneur als der Militärcommandant hatten sich bei Fregattenkapitän Müldner erbeten, den Gegenbesuch nicht an Bord, sondern im Consulatsgebäude abstatten zu können; die äußerst beschwerliche Bootsfahrt auf der Rhede, bei dem steten hohen Wogengange, wird eben nur unternommen, wenn dies in keiner Weise nmgangen werden kann.

Den Anweisnngen des Segelhandbuches und den gleichlautenden Rathschlägen des mit den Ortsverhältnissen vertranten Consuls folgend, ließ auch Fregattenkapitän Müldner für den Verkehr mit dem Lande nicht die eigenen Schiffsboote, sondern landesübliche Boote in Verwendung treten, welche für diesen Zweck eigens gemietet wurden. Als es zur Bezahlung dieser Boote kam, zeigte es sich, dass man es in Madeira recht gut versteht aus den Ortsverhältnissen Nutzeu zu ziehen; für die Benützung zweier Boote durch 2 Tage hindurch wurden 41 fl. gefordert, und der Consul bestätigte dem über die Höhe des Mietpreises erstaunten Schiffscommandanten, dass dieser Betrag den landesüblichen Preisen vollkommen gemäß sei. Für ein Boot, welches bei Ankunft des ALBATROS entgegengesendet worden war, um dem Schiffe den einzunehmenden Ankerplatz zu markiren, wurden 9 fl. berechnet. Der „Fremdenverkehr“ scheint ebeu auf Madeira nothgedrungenermaßen als ergiebige Einnahmsquelle — wie vielfach anch anderwärts der Fall sein soll — behandelt zu werden.

Die kurze Zeit des Aufenthaltes auf der Rhede von Fnnchal wurde nach bester Möglichkeit dazu benützt, um soviel als nur möglich von den reizenden Scenerien zu Gesicht zn bekommen, an denen das Innere der Insel so sehr reich ist. Der Consnl erbot sich in der entgegenkommendsten Weise, den Herren des Stabes des ALBATROS den mit der Insel wohlvertra en Führer zu machen. Einige Ausflüge in das Innere wurden rasch organisirt, und der bei kurzem Aufenthalte wegen des Zeitverlustes oft unwillkommenen, aber kaum zn umgehenden Sitte durch einen vom Schiffscommandanten an Bord veranstalteten Luuch, bei welchem der Consnl als Gast erschien, Rechnung getragen, ebenso durch ein Diner, welches der Consul am Lande dem Commandanten und Schiffsstabe des ALBATROS gab, bei welchem Diner außer anderen Gästen von Distinction anch der Gonverneur von Madeira erschien.

Am 18. October um 4 Uhr morgens, verließ ALBATROS unter Dampf die Rhede von Funchal.

Um 6 Uhr morgens bereits wurde die Maschine außer Gebrauch gesetzt, und die Fahrt mit Segeln fortgesetzt. Mit flauen, zwischen SO und SW spielenden Brisen und abwechselnden Calmen lag das Schiff vom 18. bis zum 21. October am Winde, ohne bedeutenden Weg zurückgelegt zu haben. Vom Vormittage des 21. an wurde bei immer zunehmendem westlichen Winde, im Curse S $^1/_4$ W gesteuert, wobei am Nachmittage des 22. October um 5 Uhr die Insel Palma auf 4 Striche in Lee in Sicht kam. Die hier aufgetretenen flauen, variablen, zeitweise von mäßigen Regenbögen begleiteten südwestlichen Brisen zwangen den Commandanten das Schiff neuerdings mühsam aufkreuzen zu lassen. Am 23. October ging der Wind zuerst nach Nord, dann nach NO über, um in der darauffolgenden Nacht abermals variablen Brisen aus SO bis SSW und Windstillen, bei starker Bewölkung und zeitweisem Regen Platz zu machen.

Erst am 24. um 2 Uhr nachmittags setzte der NO-Passat mit einer frischen Regenböe plötzlich ein, und gestattete nunmehr das Einhalten des westlich der Capverdischen Inseln führenden Curses. Die bisher ziemlich ruhige See nahm nun aber stetig an Höhe und Länge zu; das Schiff machte in derselben bedeutende Rollbewegungen, wobei das Maximum mit 30° Amplitude, und einer Schwingungsdauer von 8,3 Secunden beobachtet wurde.

Mit dem Einsetzen des Passates, dessen Richtungen zwischen Ost und NO variirten, nahm auch die bereits lästig gewordene Feuchtigkeit der Luft ab. Das bishin nicht beobachtete Meeresleuchten wurde zuerst am Abend des 27., und zwar in Form von grünlich hellen, plötzlich meteorähnlich aufleuchtenden Punkten, öfters wahrgenommen.

Von den Abendstunden des 28. an, machte sich eine auffallende Schwängerung der Atmosphäre mit gelblichen Dünsten bemerkbar; am 29. erschien die höchste Spitze der Insel St. Antonio in Sicht und verschwand erst in den Nachmittagsstunden den Blicken; die niedriger gelegenen Partien der Insel wurden aber gar nicht gesichtet, obwohl das Schiff sich auf nicht mehr als 15 Meilen von derselben befand. Diese dunstige, sonst aber trockene Luft wurde bis zum 31. October, an welchem Tage das Schiff den 12. Grad nördlicher Breite erreichte, beobachtet. Die gelbliche Färbung des erwähnten Dunstes ließ die Annahme zu, dass das Schiff sich in dem Passatstaube befand, obwohl von dem Staube selbst weder in der Takelage noch an den Segeln ein Niederschlag beobachtet werden konnte.

Den Angaben des „*Segelhandbuches für den atlantischen Ocean*“ und des „*North Atlantic Memoir*“ folgend, wählte der Commandant die Route westlich der capverdischen Inseln, und beabsichtigte den 25. Westmeridian in 6—8° nördl. Breite, die Linie aber in 28—29° Westlänge zu durchschneiden.

Dieser Absicht entsprechend, wurde nach Passiren von St. Antonio vorerst ein südöstlicher Curs eingeschlagen, bis am 1. November abends, an Stelle des bis dahin aus ONO wehenden Passates, nach mehreren, von Wetterleuchten im 2. und 3. Quadranten begleiteten Regenböen, variable meist flaue Brisen aus OSO bis WSW mit Regen eintraten. Bald nachher wurde auch ein Wechsel der bisherigen westlichen Strömung beobachtet, welche nun entschieden nach Ost setzte. Das bewölkte Wetter gestattete keine Vornahme von astronomischen Beobachtungen; zur Bestimmung der Strom-

richtung und Stärke half man sich in der Art, dass man ein Loth mit dem daran befestigten Schleppnetze achter so tief ins Wasser ließ, dass dasselbe in die stromfreien, tieferen Wasserschichten gelangte. Dies wurde häufig erst bei einer Tiefe von 20 und mehr Faden erreicht. Sowohl die bei diesen Operationen als auch sonst erlangten Daten bestätigten auf das Beste die Richtigkeit der Angaben der englischen und deutschen Segelhandbücher. Obwohl das Schiff am 1. November aus der Region des NO-Passates getreten war, stellten sich doch vom 2. bis zum 5. November zwar variable, aber günstige, nur hin und wieder durch Windstillen unterbrochene und von häufigem Regen begleitete Brisen aus dem 1. und 4. Quadranten ein, mit deren Hilfe am 5. November der 24. Grad westl. Länge in 6° nördl. Breite geschnitten werden konnte.

Da zu dieser Zeit der Trinkwasservorrath seinem Ende entgegenging, wurde Dampf gemacht, dann nach Completirung des Wasservorrathes die dampfklare Maschine zur Vornahme der vorgeschriebenen Scheibenschieß-übungen benützt, endlich nach Beendigung dieser Übungen der noch vorhandene Dampf der Fahrt des Schiffes dienstbar gemacht. Bei dieser Gelegenheit wurden 5,5 Meilen unter Dampf im Curse zurückgelegt, sodann die Kesselfeuer gelöscht und neuerdings Segel beigesetzt.

Vom 5. bis 10. November befand sich das Schiff in der eigentlichen Zone der Äquatorialcalmen; die leichten, veränderlichen Brisen, denen man hier begegnete, spielten meist im 3., seltener im 2. Quadranten, und waren häufig von Regenböen begleitet. — Diese Regenböen, von denen oft bis zu vier gleichzeitig am Horizonte standen, erwiesen sich als nicht gefährlich. Die stärksten waren jene am 1. November, beim Verlassen des Passates gewesen; auch waren diese die einzigen, welche eine Ähnlichkeit mit den in den Segelhandbüchern beschriebenen bogenförmigen Böen, *arched squalls*, erkennen ließen. Der diese Böen begleitende Regen war fein, dicht und dauerte eine Viertelstunde bis zu zwei Stunden.

Erst am Abend und während der Nacht des 9. November ging bei fast windstiller Luft ein wolkenbruchartiger Regen nieder, während dessen Dauer der von tief herabhängenden Wolken bedeckte Himmel im SO einen aufheiternden Horizont als Vorboten des nahen SO-Passates beobachten ließ. Auffallend war hiebei die Trockenheit der Luft; binnen einer Viertelstunde nach Aufhören des Regengusses waren die Deckplanken vollständig trocken. Während der im ganzen 82tägigen Oceanpassage hatte das Schiff 75,5 Stunden, also täglich im Durchschnitte 2,5 Stunden, Regen zu verzeichnen.

Bis zum 10. wurde jede Änderung der Brise benützt, um nach Süd an Weg zu gewinnen; trotzdem zeigte die astronomische Ortsbestimmung am 10., dass das Schiff in den letzten Tagen, während welcher keine astronomische Beobachtung möglich gewesen war, sich nur um 21 Breitenminuten der Linie genähert hatte.

Am Morgen des 10., in 24° westlicher Länge und 4° 40′ nördlicher Breite stellte sich südöstliche, später etwas gegen Osten raumende Brise ein. Das Kanonenboot, gleichzeitig mit sieben anderen, in Sicht befindlichen Seglern, nahm sofort Backbordhalsen und steuerte der Linie zu.

Am Morgen des 14. wurden die *St. Pauls-Rocks* auf 30 Meilen Distanz und außer Sicht derselben, um 7 Uhr abends desselben Tages der Äquator in 29° und 12′ westlicher Länge passirt. Von da an raumte die Brise

langsam aber stetig, und verlieh dem Schiffe bei der gleichzeitig ruhigeren See eine vermehrte Fahrtgeschwindigkeit.

In den Morgenstunden des 19. erschien die Küste von Brasilien, nördlich von Olinda, in Sicht, worauf der Curs gegen die Rhede von Pernambuco gesetzt wurde.

In der Nähe des Ankerplatzes angelangt, nahm das Kanonenboot einen Hafenlotsen an Bord, welcher das Schiff um die Mittagsstunde durch die seichte Hafeneinfahrt brachte und dasselbe hinter dem Wellenbrecher vierkant vertaüte.

Die sofort über den Gesundheitszustand des Ortes eingeholten Erkundigungen ergaben ein befriedigendes Resultat, so dass ohne weiteres mit dem Lande in Verkehr getreten werden konnte.

Die 32tägige oceanische Traversade von Madeira nach Pernambuco war, wie aus Vorstehendem ersichtlich, ohne bemerkenswertere Vorkommnisse in seemännischer Beziehung, glatt verlaufen. Die eintönige Fahrt durch die Wasserwüste des Oceans wurde vergleichsweise nur selten durch den Anblick eines Schiffes um eine kleine Abwechslung reicher. Während der Fahrt bis Palma wurden 5, bei den Capverdischen Inseln 4, in den Äquatorialcalmen 8, im SO-Passat 5 Segelschiffe begegnet, und außerdem im ganzen 4 Dampfer gesichtet. Von den Seglern, durchaus Handelsschiffen, traten 3 mit ALBATROS in Verkehr mittels der internationalen Flaggensignale, um die Mittheilung der präcisen geographischen Länge zu erbitten.

Außer der Monotonie der Oceanfahrt trugen auch noch die für die Mannschaft ungewohnten klimatischen Verhältnisse dazu bei, mancherlei Beschwernisse zu schaffen, welche von oceanischen Reisen im Tropenklima, und zumal an Bord von kleineren Schiffen, unzertrennlich sind. Fregattenkapitän Müldner steht nicht an, die Zeit vom 2. bis 10. November, welche das Schiff in der Region der äquatorialen Calmen zubrachte, als den ohne Vergleich beschwerlichsten Abschnitt seit der Indienststellung des Schiffes zu bezeichnen. »Der meist nur feine, aber dichte und selten unterbrochene Regen, begleitet von Windstillen und flauen, aber variablen Brisen, erfüllte alle Räume des Schiffes mit einer warmen Feuchtigkeit, welche, wenn sie auch keine der Gesundheit nachtheiligen Folgen äußerte, doch ein allgemeines, sehr schwer zu ertragendes physisches Unbehagen hervorrief. Insbesondere war dies bei der Mannschaft der Fall, welche auch unter dem Mangel an trockenen Kleidern zu leiden hatte.« Man that das Möglichste, um der Mannschaft Erleichterungen zu verschaffen, und namentlich ließ der Commandant nach eingeholtem Rathe des Schiffsarztes, die Kleidung der Mannschaft, entsprechend der constant herrschenden hohen Temperatur, auf das Weitgehendste vereinfachen.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass beschwerliche Umstände, wie jene, denen Schiffe in den tropischen Calmen ausgesetzt sind, sehr häufig eine moralische Deprimirung der Mannschaften herbeiführen, deren Folgen sehr schädlich sind, und kaum mehr behoben werden können, sobald die Herabstimmung aller Functionen einmal einen gewissen Grad erreicht hat. Als bestes Mittel wird in dieser Beziehung angerathen, trotz der die physischen Kräfte lähmenden Hitze es nicht an Bewegung und selbst an physischer Anstrengung fehlen zu lassen. Allerdings fordert nun der Schiffsdienst an und für sich einen gewissen Aufwand an körperlicher Arbeit von Seite der Schiffs-

Digitized by Google

bemannung; aber die nothwendige und zugleich instructive Ergänzung dieser Arbeit — die Exercitien und verschiedenen Übungen — werden auf kleineren Schiffen wie ALBATROS durch die Beschränktheit des verfügbaren Raumes, und manche von ihnen, z. B. namentlich die Geschützexercitien, durch die unausgesetzten heftigen Schlingerbewegungen des Schiffes behindert oder zeitweise ganz unmöglich gemacht. In wie lästiger Weise die Schlingerbewegungen des Schiffes auftraten, kann daraus entnommen werden, dass Fregattenkapitän Müldner erwähnt, es sei das Schreiben meist nur unter gleichzeitigem krampfhaften Anklammern an den Tisch möglich gewesen; dabei Mangel an Licht und Luft, weil sowohl die Seitenlichter als die Luken — letztere des Regens halber — beinahe stets geschlossen gehalten werden mussten.

Es ist sehr erfreulich, dass der Schiffscommandant sich in der Lage sah, berichten zu können, dass die Bemannung trotz allem sich ihren heiteren Sinn bewahrte. Gewiss hat dazu wesentlich beigetragen, dass der Commandant, angesichts der Unmöglichkeit der Vornahme von Abwechslung bietenden Exercitien und Übungen, auf eine Einführung Bedacht nahm, durch welche der Mannschaft in den Stunden, welche der unmittelbare Schiffsdienst nicht in Anspruch nahm, die Möglichkeit benommen wurde sich in stumpfem Hinbrüten über ihre physischen Beschwerlichkeiten, in einen schädlichen Unmuth gleichsam hineinzuarbeiten. Fregattenkapitän Müldner veranstaltete nämlich mit dem ausgesprochenen Zwecke der Zerstreuung der Mannschaft, die Abhaltung von populären Vorträgen. Zum Gegenstande dieser Vorträge wurden allgemein wissenswerte und mit dem Seemannsfache in Beziehung stehende Themata gewählt. Die Vorträge sollten von den Seecadeten abgehalten werden, doch war es der Schiffscommandant persönlich, welcher die ersten derselben vornahm, um die Sache allseitig in den richtigen Fluss zu bringen. Er sprach zu der Mannschaft in allgemein verständlicher Weise über Gestalt und Bewegung der Erde, über Entstehung und das Gesetz der Winde, über die Entdeckung von Amerika u. s. w. An einem Sonntage wählte der Commandant, um zugleich den religiösen Sinn der Leute zu wecken, als Gegenstand seiner Vorlesung das Capitel aus der Apostelgeschichte, welches die Seereise des Apostels Paulus behandelt, und gab die erforderlichen seemännischen Commentare und Erklärungen.

Man hatte alle Ursache, mit dem Interesse, welches die Mannschaft diesen und den weiters folgenden Vorträgen entgegenbrachte, sowie mit dem günstigen Einflusse der getroffenen Einrichtung auf den Gemüthszustand der Mannschaft, in vollstem Maße zufrieden zu sein. Dass der letztere ein vom Trübsinne möglichst weit entfernter verblieb, bewiesen die ungezwungene Heiterkeit und der urwüchsige Humor, welche bei der in üblicher Weise abgehaltenen Feier der Äquatorpassage entfaltet wurden.

Digitized by Google

Brasilien.

Digitized by Google

5. Pernambuco.

Vom Cap St. Roque an, welches wir gewöhnt sind, als die Ostspitze des südamerikanischen Continentes gelten zu lassen, zieht sich die Seeküste durch eine Strecke von etwa 150 Seemeilen Länge nach Süden, aber mit einer wenn auch nur geringen Abweichung nach Osten, so dass erst die weniger oft genannte Pedras-Spitze den am weitesten östlich gelegenen Punkt des südamerikanischen Continentes bildet. Bei dieser schon in der unmittelbaren Nähe von Pernambuco gelegenen Spitze beginnt das merkwürdige, mehrere hunderte von Meilen lange Riffgebilde, welches der brasilianischen Küste in nächster Nähe vorgelagert ist. Einer Öffnung in diesem beinahe ununterbrochenen Steinwalle soll der Name Pernambuco (Pera = Stein, nambuco s. v. a. durchlöchert) entstammen; aber nicht die jetzige Stadt dieses Namens, sondern die kleine Insel Itamaracá, 19 Breitenminuten nördlicher gelegen, soll zuerst so genannt worden sein. Gleichwie das jetzige Pernambuco Erbe eines Namens, so ist es auch Erbe der Bedeutung eines anderen Ortes. Das gegenwärtig gänzlich bedeutungslose, etwa acht Seemeilen nördlicher gelegene Olinda, im Jahre 1532 von Duarte Coelho gegründet, war bis zum Jahre 1710 die Hauptstadt der Landschaften, welche das Capitanat von Pernambuco bildeten; Olinda war ein bedeutender Ort, als die Franzosen unter Villegagnon im Jahre 1561 das elende Fischerdorf occupirten, welches auf Recife, dem Ursprungsplatze des heutigen Pernambuco, sich befand. Mit geringer Mühe nahm Sir James Lancaster Recife im Jahre 1595 ein, um von da aus seine Angriffe gegen Olinda zu richten, welche aber erfolglos blieben. Im Laufe des 17. Jahrhunderts war hier der Schauplatz so mancher hartnäckiger Kämpfe zwischen den Spaniern und Holländern. Der holländische Admiral De Loncq eroberte im Jahre 1630 Olinda und Recife; als die Holländer im darauf folgenden Jahre sich auf das Riff zurückziehen mussten, überlieferten sie die Stadt Olinda den Flammen.

Von da an datirt die Vergrößerung und der Aufschwung von Pernambuco. Im Jahre 1639 zählte man auf Recife schon über 2000 Häuser; Graf Maurits gründete nun eine zweite Stadt auf der Insel Antonio Vaz, welche Mauritsstadt genannt und mit Recife durch eine Brücke verbunden wurde. Von dieser Insel nach dem Festlande wurde eine andere Brücke erbaut, und hier ließ der Graf sich einen Sommerpalast errichten, zu dessen Herstellung das Material von den Ruinen des zerstörten Olinda herbeigeschafft

Digitized by Google

werden musste. Er nannte diesen weitläufigen Palast mit den sich um denselben bald gruppirenden Landhäusern *Schoonzigt*, aus welchem Namen das portugiesische *Boa-Vista* abgeleitet worden ist. Im Jahre 1654 mussten die Holländer, von den im Kriege mit Cromwell befindlichen heimischen Regierungsbehörden ohne Unterstützung gelassen, am 26. Jänner vor den Portugiesen capituliren. Vieles erinnert im heutigen Pernambuco noch an die holländische Zeit.

Die drei Theile, in welche die Stadt zerfällt, tragen die schon angedeuteten Namen. Auf den beiden Inseln, welche zwischen den beiden Flüssen Beberibe und Capiberibe sich nur wenig über das Meeresniveau erheben, liegen die zwei Stadttheile Recife und San Antonio-San José; am Festlande befindet sich Boa-Vista. Mehrere Brücken, durchwegs solid aus Eisen oder Stein construirt, verbinden die einzelnen Stadttheile miteinander. Der Form der Insel entsprechend, ist die Anlage der Stadt eine langgestreckte, mit wenigen aber breiten und gut erhaltenen Hauptstraßen, welche sämmtlich mit Geleisen für die Pferdebahnen versehen sind. Die Nebenstraßen sind zwar licht und durchwegs gut erhalten, machen aber trotzdem, namentlich in Recife, wo ihre Reinhaltung sehr viel zu wünschen übrig lässt, einen recht schlechten Eindruck. Das Terrain in der nächsten Umgebung der Stadt ist gänzlich flach und wird erst in weiterer Entfernung mehr hügelig. Von der Küste hebt sich nur die alte Stadt Olinda durch ihre erhöhte Lage etwas auffälliger ab. Die Häuser der Stadt, größtentheils aus mehreren Stockwerken bestehend, sind aus Stein mit steilen Dächern erbaut, manche haben das äußere Mauerwerk mit glasirten Ziegeln verkleidet.

Pernambuco ist der Sitz der Provinzialvertretung und Provinzialregierung; die Militärmacht untersteht einem Brigadier, das hier befindliche See-Arsenal einem Admiral. Ferner finden sich in Pernambuco ein Zollamt, ein Hafen- und See-Sanitätsamt u. s. w. Durch wirkliche Consuln sind vertreten: Belgien, Frankreich, Großbritannien, Portugal, Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika; Österreich-Ungarn und Deutschland werden durch Honorarconsuln vertreten.

Die Angaben über die Bevölkerungszahl von Pernambuco sind keine feststehenden, da die Administrativzugehörigkeit der Vororte nicht sehr genau definirt ist, und daher bald mehr bald weniger umfassende Rayons in die Zählung oder Schätzung einbezogen werden. Die Angaben schwanken zwischen 118 000 und 140 000 Menschen.

Pernambuco ist der Ausgangspunkt von drei in das Innere des Landes führenden Eisenbahnen und von ebenso vielen Dampf-Straßenbahnen.

Die Limeiro-Bahn verlässt die Stadt in Boa-Vista, um über *Pao d'Alto*, woselbst sie einen Zweig nach Nazareth entsendet, nach Limeiro zu führen. Diese Bahn ist 100,2 *km* lang, und hat eine Spurweite von 75 *cm*.

Die Carurú-Bahn, welche nach ihrer Vollendung eine Gesammtlänge von 140 *km* haben wird, führt gegen Westen, und war zur Zeit der Anwesenheit des Albatros erst seit fünf Monaten dem Verkehre und zwar bis Papéra übergeben worden. Ihr Bahnhof liegt in San Antonio.

Gegen SW führt die älteste der drei Bahnen, die San Francisco-Bahn genannt. Diese Bahn ist bestimmt, den oberen schiffbaren Rio San Francisco mit Recife in Verbindung zu setzen und auch eine Verbindung mit Bahia herzustellen, da eine Eisenbahnverbindung zwischen dieser Stadt und dem oberen San Francisco ebenfalls projectirt ist. Sie wird also nach

Vollendung des gesammten Baues in einem großen landeinwärts reichenden Bogen von Pernambuco nach Bahia führen. Die ganze Länge der Bahn von Recife bis zu der Endstation am oberen San Francisco ist auf 652 *km* berechnet; davon waren aber zu der hier besprochenen Zeit erst gegen 200 *km* im Betriebe und weitere 100 *km* waren im Bau begriffen. Für eine baldige Vollendung des ganzen Baues bestehen nur sehr geringe Hoffnungen. Sonderbarerweise hat der schon im Betriebe stehende Theil dieser wichtigen Bahn keine einheitliche Spurweite; von Recife bis Palmares beträgt dieselbe 90 *cm*, von da an weiter aber 75 *cm*.

Die beiden erstgenannten Bahnen sind von englischen Firmen gebaut worden, befinden sich aber gegenwärtig schon in brasilianischem Besitze; die älteste Bahn aber ist noch jetzt englisches Eigenthum. Die Verzinsung des in dieser Bahn investirten Actiencapitales ist mit 5% von der kaiserlichen Regierung, mit 2% von der Provinz Pernambuco garantirt.

Alle drei hier besprochenen Bahnen sind einspurig; dass der Verkehr auf denselben kein allzu lebhafter ist, kann aus der Angabe entnommen werden, dass auf allen drei Bahnen zusammen täglich nur vier Personenzüge abgehen und ebensoviele Züge von den betreffenden Endstationen gegen Pernambuco abgelassen werden. Außerdem verkehren natürlich noch einige Lastenzüge in nicht immer gleicher Zahl.

Die früher erwähnten drei Dampf-Straßenbahnen führen von der Stadt aus nach Caxanga, 18,6 *km*; nach Olinda und nach Berberibe, 12,5 *km*. Auf diesen dem localen Verkehre dienenden Bahnen herrscht ein sehr reges Treiben; schon von 5 Uhr morgens an geht stündlich, von 4 Uhr nachmittags aber halbstündlich ein Zug ab, und ebenso von den Endstationen zurück.

Die wenigen Straßen in der Umgebung von Pernambuco befinden sich ausnahmslos in recht schlechtem Zustande. Ohne jede haltbare Baunnterlage, nur einfach aufgeschüttet, halten sie, weil das Erdreich nur Lehm ist, keinen nur einigermaßen stärkeren Regen aus, und sind durch die unzähligen Mulden, Furchen, Risse und Senkungen für größere und schwerere Lastwägen gar nicht zu befahren. Man verwendet aus dieser Ursache auch nur rohe zweirädrige Karren, die mit Ochsen bespannt werden, oder man benützt Pferde und Maulthiere direct als Tragthiere.

Sehr bedeutend ist der Verkehr von Pernambuco über See, wofür die günstige Lage des Ortes, gewissermaßen als natürliche Zwischenstation für alle nach Südamerika bestimmten Schiffe, als die Hauptursache angesehen werden kann.

Die englischen Dampfer, welche die königliche Post führen, kommen von Liverpool über Cadix und Madeira und gehen von Pernambuco mit Berührung von Bahia und Rio de Janeiro bis Buenos-Ayres. Diese Dampfer treffen am 9. und 21. jeden Monates von Europa ein, und berühren auf der Heimreise jeden 15. und 29. des Monates wieder Pernambuco.

Am 14. jeden Monates kömmt ein französischer Postdampfer von Hâvre; am 25. geht ein solcher dahin ab.

Wöchentlich kommen zwei brasilianische Dampfer auf dem Wege von Pará nach Pernambuco, um von da bis Rio Grande do Sul weiter zu gehen. Bei ihrer Rückkehr laufen diese Schiffe Pernambuco neuerdings an.

Außer diesen ganz regelmäßig verkehrenden Postdampfern, kommen monatlich noch im Durchschnitte 10—12 Dampfer englischer, amerikanischer, spanischer, französischer und deutscher Flagge in Pernambuco an.

Zu Lande ist der Verkehr ein bei weitem weniger großartiger und lebhafter; soweit die Beförderung der Post nicht durch die Eisenbahnen erfolgen kann, geschieht dieselbe durch Postboten, welche beiläufig jeden zweiten Tag abgesendet werden.

In telegraphischer Verbindung steht Pernambuco mit Europa durch eine doppelte Kabelleitung, welche über San Vincent auf den Cap Verden, über Madeira und Lissabon nach Landsend führt; mit Nordamerika ist diese Verbindung über Pará und die westindischen Inseln nach Florida hergestellt. Nach dem Süden geht ein Kabel mit Berührung von San Salvador (Bahia) und Rio de Janeiro bis Buenos-Ayres. Sämmtliche hier genannten Linien sind im Besitze der *Brazilian Submarine Telegraph-Company.* Der Küste entlang laufen nach Norden und Süden sowie auch längs der Eisenbahnen Landleitungen für telegraphische Zwecke. In der Stadt Pernambuco selbst besteht ein weit verzweigtes Netz von Leitungen zu telephonischer Verständigung.

Als einer der größten Importplätze von Brasilien und infolge des lebhaften hier herrschenden Schiffsverkehres ist Pernambuco nicht arm an Ressourcen für die Schiffahrt.

Ein dem Staate gehörendes See-Arsenal befindet sich in nächster Nähe der Hafeneinfahrt, an dem nordöstlichen Theile von Recife. Direct an den Uferdamm angebaut, wird es gegen die Landseite durch eine ziemlich hohe Mauer abgeschlossen. Der Quai, welcher das Arsenal gegen die See zu begrenzt, ist an drei Stellen durchbrochen; der erste solche Durchbruch führt zu einem seichten Bassin, welches bei Ebbe gänzlich trocken liegt, und demnach zu geringfügigeren Reparaturen an kleineren Fahrzeugen nach Art eines Docks benützt werden kann. Die beiden anderen Einschnitte in den Uferquai führen zu zwei Stapelplätzen. Der erste dieser Stapelplätze kann zu Bauten oder für das Aufholen von Fahrzeugen bis zu der Größe von 1200 *t* Verwendung finden, während der andere nur für die Herstellung von Booten bis zu 10 *t* benützt werden kann. Der größere der erwähnten Stapelplätze ist durch ein auf Steinpfeilern ruhendes Dach, und außerdem noch theilweise durch Glaswände vor den Unbilden der Witterung geschützt.

Gleich neben den Stapelplätzen findet man eine mit Dampf betriebene Holzsäge neuerer Construction aufgestellt, gleichwie der größere Stapelplatz durch Überdachung geschützt; doch hindert diese Fürsorge nicht, dass sich die einzelnen Bestandtheile der Dampfsäge in ziemlich verwahrlostem Zustande befinden. Wenigstens kann man die Wahrnehmung machen, dass die einzelnen Bestandtheile seit dem letzten Gebrauche nicht mehr vom Roste gereinigt wurden.

Die auf den Stapeln zur Verwendung gelangenden Holzgattungen sind sämmtlich von brasilianischer Provenienz, und ausnahmslos von Qualitäten, welche sie zum Schiffbau vorzüglich geeignet machen. Ein besonderer Vortheil aller dieser Holzgattungen ist, dass sie um so härter werden, je länger man sie unter Wasser hält; der Cedro hat außerdem noch die Eigenschaft, dass er von dem Bohrwurme nicht angegriffen wird.

Die vorzüglichsten der erwähnten Holzgattungen nebst ihrer hauptsächlichsten Verwendung im Schiffbau und ihren Gewichten per Cubikfuß gibt Fregattenkapitän Müldner in folgender Tabelle:

Name	Verwendung	Gewicht pro Cubikfuß
Macahiba	leichte und zierliche Möbel	26 *kg*
Setim	Möbel	24 „
Quiry	Krahne	28 „
Cedro	Spanten und Planken, kl. Boote	18 „
Páo d'Oleo	innere und äußere Constructionstheile	40 „
Jenipapeiro	dto.	23 „
Gonçalo Alvez	dto. und Möbel	27 „
Maria Preta	dto.	20 „
Vinhatico	dto. besonders für Spanten	16,5 *kg*
Sicupira Merim.	Constructionen	23 „
Páo Santo I	dto.	36,5 „
Páo Santo II	dto. und Scheiben für Blöcke	36,5 „
Sicupira Assú	Constructionen	21 *kg*
Mata Malá	dto.	28 „
Páo Rainha	dto.	28 „
Angico	dto.	30 „
Emberiba Branco	dto.	30 „
Peroha Revessa	dto. Masten	22 „
Jacarandá	Constructionen	22 „
Camaçary	dto.	20 „
Maçuranduba	dto.	30 „
Jaqueira	dto.	24 „

Die beliebtesten der hier aufgezählten Holzgattungen sind *Emberiba Branco, Páo Rainha, Sicupira Assú,* und beide Arten des *Páo Santo.*

Unter den Gebänden des weitläufigen Arsenales kann man drei Hauptcomplexe unterscheiden, nämlich die Kanzleien, die Schiffsjungenschule und die Werkstätten mit den zu ihnen gehörigen Magazinen.

Die Kanzleien sind sehr geräumig und bequem, und machen auf den Besucher den Eindruck, als ob sie im Verhältnisse zum Ganzen etwas zu groß angelegt wären.

Den nahezu entgegengesetzten Eindruck empfängt man von der Schiffsjungenschule, welche beengt erscheint, obwohl zu ihr außer den Gebäuden noch zwei Exerciermasten und ein Platz mit mehreren Turngeräthen gehört. Die Schiffsjungenschule zählte zu Ende des Jahres 1884 73 Zöglinge.

So ziemlich den ungünstigsten Eindruck macht aber der Haupttheil des Arsenales, nämlich die Werkstätten. Diese sind klein, niedrig, finster, und fast durchgängig nur mit Werkzeugmaschinen älterer Construction versehen, so dass z. B. in diesem Arsenale an die Neuerzeugung von Maschinenbestandtheilen wohl gar nicht gedacht werden könnte, und es sogar sehr zweifelhaft bleibt, ob Reparaturen größeren Umfanges vorgenommen werden könnten. Eine einzige Eisenhobelmaschine und ein kleiner Hammer werden mit Dampf betrieben; doch ist der letztere schon seit längerer Zeit außer Gebrauch, weil größere Schmiedearbeiten im Arsenale überhaupt nicht hergestellt werden; es besteht übrigens die Absicht, im Arsenale eine Dampfschmiede einzurichten, und es ist der Betrag von 4336 Milreïs für diese Neueinrichtung präliminirt.

Magazine, oder wenigstens Gebäude, welche als solche Verwendung finden können, existiren zwar in ziemlicher Anzahl und Größe; doch scheinen nur sehr geringe Vorräthe an Material gehalten zu werden. Man sah nur etwa

20—35 *t* Kohle, zwei Geschütze älterer Construction und einige alte Maschinenbestandtheile aufgestapelt.

Docks sind im Arsenale keine vorhanden; desgleichen fehlt es bei den Stapeln an den modernen Vorrichtungen zum Aufholen der Schiffe. Müsste ein Schiff im Arsenale behufs Reparaturen auf das Land geholt werden, so würde diese Operation auf die gänzlich veraltete Art, nämlich mittels Gangspillen und Handkraft durchgeführt werden.

Zum Verladen oder Anlandbringen von Lasten sind zwei eiserne Drehkrahne von je 20 *t* Tragfähigkeit vorhanden.

Dem Arsenal von Pernambuco wird in den amtlichen Berichten ein ziemlich großer Wert beigemessen; doch ist es, wie aus dem Vorstehenden zu entnehmen, nicht sehr leistungsfähig, und hat nur einen Stand von 50 Civilarbeitern nebst einer Militärarbeiter-Compagnie von 21 Mann.

Sowie die Hilfsquellen des Arsenales ziemlich geringe sind, so ist auch bei der Ausführung der Arbeiten in demselben nichts weniger als ein reger Eifer und Fleiß zu bemerken. Wenn die außerordentliche Langsamkeit und Bequemlichkeit, mit welcher die Leute hier arbeiten, auch in erster Linie auf das Naturell und auf den Einfluss des Klimas zurückgeführt werden dürfen, so kommt doch auch ein guter Theil auf den Mangel an der gehörigen Aufsicht, welche nur sehr lässig betrieben wird.

Zu erwähnen wäre hier noch, dass für den Mangel an Docks die der Privatfirma Livramento gehörige Helling erforderlichenfalls einen theilweisen Ersatz bieten kann.

Die Stadt Pernambuco ist reich an großen, den dortigen Handelsfirmen gehörenden Magazinen, welche zur Aufbewahrung der großen Mengen von Rohproducten dienen, die den Hauptbestandtheil des Warenumsatzes dieses Ortes bilden. Die hervorragendsten dieser Warenmagazine gehören den Firmen Johnson Pater und Livramento; sie sind größtentheils in Recife gelegen, wo sich überhaupt der größte Theil des geschäftlichen Lebens von Pernambuco abspielt.

Als ein dem Staate gehörendes, seinem Zwecke völlig entsprechendes großes Magazin ist die *Alfandega* an der Lingnetta zu nennen. Es ist dieses Magazin eine Dependenz des Zollamtes, mit welchem es in räumlicher Verbindung steht; ein sehr strenges Reglement wird hier gehandhabt, und sämmtliche zur Verschiffung kommenden oder zur See angelangten Waren müssen hier zur zollamtlichen Abfertigung deponirt werden.

Von privaten industriellen Etablissements in Pernambuco sind die Gaswerke und die großen Drainageanstalten erwähnenswert.

Kohlen sind infolge des regen Dampferverkehres stets in guter Qualität und in der entsprechenden Menge zu haben. Das größte Depôt dieses wichtigen Artikels ist mit der früher erwähnten Helling in Verbindung und gehört gleichfalls der Firma Livramento. Man findet sämmtliche Gattungen Stückkohle; der Preis beträgt durchschnittlich für den Inhalt eines etwa 30 *t* fassenden Lichterbootes 24 £, wobei die Zustellung des Lichters unter Bord mitinbegriffen ist, sowie auch die Vergütung für das Einschiffen der Kohle aus dem Lichterboote in das Schiff.

Die Wasserversorgung von Pernambuco geschieht durch eine etwa 6 Seemeilen lange Wasserleitung, welche das Wasser einer landeinwärts von Carangà gelegenen Quelle in ausreichendem Maße der Stadt zuführt. Nebstdem gibt es in der Stadt eine ziemliche Zahl von natürlichen Brunnen; auch das

Wasser des Biberibe und Capiberibe wird übrigens als Nutz- und Waschwasser benützt, zu welcher Verwendung es die erforderlichen Eigenschaften besitzt.

Die Verproviantirung von Schiffen bietet in Pernambuco keinerlei Schwierigkeiten dar. Zahlreiche Schiffsmäkler sind vorhanden und viele Kaufmannshäuser halten die Artikel feil, welche zu dem erwähnten Zwecke erfordert werden. Sowohl frische als Seelebensmittel können stets mühelos zu den herrschenden Marktpreisen erhalten werden. Der Markt selbst ist ausreichend beschickt. Es steht eine große Auswahl unter den besten Naturproducten zugebote, und es kann die Anschaffung von Zucker, Kaffee, frischem und getrocknetem Fleische, Reis und Rum zu verhältnismäßig billigen Preisen stattfinden, während Hülsenfrüchte, Mehlspeise und Wein höher zu stehen kommen. Nachstehend seien die gewöhnlichen Preise der wichtigsten der eben genannten Artikel angegeben, wie sie zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS vorgefunden wurden:

Zucker, raffinirt	30	kr.	pro	Kilogramm
Mehlspeise	84	„	„	„
Kaffee, ungebrannt	42	„	„	„
Reis	19	„	„	„
Fleisch, getrocknet	40	„	„	„
Wein, portugiesischer	60	„	„	Liter
Frisches Fleisch	42	„	„	Kilogramm
„ Brot	32	„	„	„
Fisolen	25	„	„	„

Die Zahlung der gemachten Einkäufe geschieht in Papiergeld, und galt zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS in Pernambuco der Napoleond'or 10 600 und das englische Pfund Sterling 13 330 Reïs.

Der Goldwert des brasilianischen Papiergeldes, welches aber nicht ausschließlich Staatspapiergeld ist, zeigt natürlich die einem solchen Zahlungsmittel überall eigenthümlichen Schwankungen; der gesetzliche Münzfuß Brasiliens ist seit dem Münzgesetze vom Jahre 1849 die Goldwährung, und beträgt nach diesem Gesetze der Wert des Goldmilreïs, der Einheitsmünze, 1 Gulden und 14,638 Kreuzer der österreichischen Silberwährung. Als Schriftzeichen für den Milreïs ist das für den Dollar allgemein übliche Zeichen $ im Gebrauche; ein Umstand, der leicht zu Irrungen Veranlassung bieten kann.

Die Geldgeschäfte Pernambucos werden durch verschiedene Institute abgewickelt, unter welchen die *Anglo-Brazilian Bank* mit einem Capitale von 21 Millionen Pfd. Sterl. das wichtigste und vertrauenswürdigste ist.

Die bei Auszahlungen von Cheks und Wechseln erwachsenden Spesen beziffern sich nach den Aussagen von mit den Platzusancen wohlvertrauten Geschäftsleuten auf $^1/_4$ bis $^1/_8$ % der in Umsatz gebrachten Summe. Die Hauptcomptoirs der genannten Bank befinden sich in der Nähe des Anlegeplatzes gegenüber der Alfandega. Erwähnenswerte Bankgeschäfte sind ferners noch die erst seit einigen Jahren bestehende *Companhia Pernambucana* und die *Brazilian Bank*; auch gibt es zahlreiche kleinere und größere Wechselgeschäfte am Platze. —

Der Hafen von Pernambuco ist vollkommen sicher, doch kann er seiner beschränkten Tiefenverhältnisse halber nur von Schiffen geringeren Tiefganges benützt werden; größere Schiffe müssen auf der Rhede, außerhalb des Riffes

ankern, welches letztere in seiner Wirkung sowohl als in ssinsm Aussshen volletändig einem künstlich hsrgsstellten Wellenhrecher glsichend, schnurgsrade iu ststs glsicher Höhs von NNW nach SSO verläuft und den inneren Hafen von jsdsm Seegange vollkommen schützt; die Ranmverhältnisse dss innsren Hafens sind ahsr, soweit der für Seeschiffe gesignets Thsil in Betracht kommt, sehr beengts, nnd die Schiffe müsssn deshalh visrkant an dsu Molos von Rscife vertaüt werdsn. Nur die Südseite von Rscife zsigt genügende Wassertisfe um hisr Sesschiffs vsrtaüsn zu können; ahsr da, wis schon früher erwähnt, Psrnambnco auf zwei Inseln dsr hier in dis Sse müudsudsn Flüsse, Bihsrihs nnd Capibsrihe, lisgt, so ist dis Uferfläche sine sehr wsit ausgedehnte, welche anf dsn Vsrkehr zu Wassar angswiessn ist. Man findst dsshalb rsgelmäßig ansgsmauerte und mit schönen hreiten Anlegsplätzen und Trsppsn ausgestattets Quais au dsn msisten Punkten der so vielfach von Wasser umspültsn Stadttheile; doch ist der Wasssrstand hei Ehhs hsinahs überall sin so sshr uisdrigsr, dass das Aulegen mit Bootsn zu dieser Zsit msistsns ganz unthunlich odsr doch sehr erschwert ist. Dsr großsn Ausdehnung dss Hafsns, zu wslchem in dissem Sinne auch dis Flussmündungen bsigszählt werdsn müsssn, entspricht es, dase Pernamhuco sin sehr rsichee Flottanteumaterial besitzt. Außer dsn Lichterhootsn, wslchs von Ssite der Lotssngssellschaft zu den im Hafsn nothwendigen Vsrtaüungsarheiten Vsrwsndung finden, gibt ss hier eine große Auzahl von Peuichen, welche zu dsn Zwscksn des Ein- und Ausladens diensn. Einigs kleins Dampfbarkassen und sin starkar Boxer besorgen dsn Schlsppdienst. Die zahlrsicheu Boots dsr Hafsnbehörde fallsn durch ihrsn schönsn Bau und ihre sorgsams Iustandhaltung angenehm auf.

Für all dasjenige, was das Ein- und Auslotssn dsr Schiffs und das Vsrtaüsn derselbeu im innern Hafsn srfordert, ist in Psruamhuco sowohl hszüglich des Psrsonals als des Materials ausreichsnd vorgssorgt. Aber die Gshüren, welchs hiefür dsn Schiffsn zur Last fallen, sind zugleich ziemlich hohe. ALBATROS musste für das Lotssn 123 Frcs., für das Legsn und Lichten der Vsrtaüungsn 181 Frcs. hezahlsn; Fregattenkapitän Müldner srwähnt in seineu Berichtsu ausdrücklich, dass dis letztsre Ansgahs, wslche hauptsächlich auf dsr Inanepruchnahme eines bsmannten großsn Lichtsrhootee zum Aushringen der Buganker nnd Landfssteu heruht, infolge dsr örtlicheu Vsrhältnisse kaum zu umgehen sei, wsil ss unhedingt nothwsndig iet mit dem Vsrtaüen des Schiffes vor dem Wechsel des ziemlich hedentenden Gezeitenstromss zuende zu kommsn.

Vielfach stehsn im Hafsn von Psrnamhuco flache Pirogusn im Gshrauchs, um auf den Flüssen dis Rohproducte aus dem Landesinnsru uach dsr Stadt zu echaffen. Zum gewöhnlichsn Verkehre von Personsn uud leichten Waren sind noch visls anders, dsn vsrschisdensten Typsu angshörende Boote im Gehrauche und in stster Bewegnng, wodurch der Hafsn einen angenehmsn lehhaften Anhlick gewährt. Auffallend ist dsm Fremdsn die landesühliche Sanganda, sins Art von aus Baumstämmsu gszimmsrten, ahsr mit Masten uud Ssgsln verssheusu Flossss, welches hauptsächlich zu dsr Fahrt auf dsn landeinwärts hald eehr ssicht werdendsn Flüssen, sonst wohl anch zu Zwecken der Fiechersi hsnützt wird.

Nicht allsin das Flottanteumaterials von Pernamhuco ist ein ziemlich reichss und vsrschiedenartiges, sondern auch dis Küstsnechiffahrt verfügt wegen des lehhaften Vsrkshres zu und iu dem Amazonenstrome über eins

Digitized by Google

große Zahl von Fahrzeugen. Die Flusspirogueu, welche hierunter in überwiegender Zahl vorkommen, tragen eine Takelage, welche jener ähnlich ist, die von den Küstenfahrern des adriatischen Golfes benützt wird.

Das Klima von Pernambuco galt einstens als besonders schlecht, und man war gewöhnt, diese Stadt als die bestverseuchte des ganzen amerikanischen Continentes anzusehen. Die niedrige Lage der Stadt sowohl als des angrenzenden, vielfach sumpfigen Landes, waren die hauptsächlichen Ursachen hievon. In neuerer Zeit hat sich, besonders seit Anlage der von einer englischen Gesellschaft hergestellten Drainagewerke, vieles zum Besseren gewendet. Aber noch immer kann das Klima von Pernambuco durchaus nicht zu den günstigen gerechnet werden. Die Acclimatisation für Europäer ist hier noch immer nach wie vor mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

Nur während der Regenzeit, welche hier von März bis Juli dauert, ist der Himmel mit Wolken bedeckt, während die ganze übrige Zeit des Jahres hindurch die Stadt und ihre Umgebung den sengenden Wirkungen der strahlenden Sonne ausgesetzt ist; die Temperatur erreicht infolge dessen eine sehr bedeutende Höhe und nur die constanten Seebrisen lassen dieselbe überhaupt erträglich erscheinen. Die geringe Abnahme der Temperatur während der Regenzeit wird hingegen keineswegs etwa als eine Erleichterung empfunden; denn die Schwüle der mit Wasserdämpfen gesättigten Luft ist noch unerträglicher als die Hitze, welche von den Sonnenstrahlen bei trockener Luft erzeugt wird.

Wenn man von Pernambuco aus sich landeinwärts begibt, so fällt der Wasserreichthum der umgebenden Landstrecken sofort auf; Flüsse und Bäche in großer Zahl, aber mit trägem Gefälle, mit niedrigen schilfverwachsenen und sumpfigen Ufern, dann Teiche, Tümpel u. s. w. zeigen sich auf Schritt und Tritt; es ist da sehr natürlich, dass die kräftige Tropensonne die verschiedensten gesundheitsgefährlichen Miasmen erzeugen muss. Diesen augenfälligen Umständen gegenüber ist man sehr überrascht, von den Eingebornen gerne versichern zu hören, dass Fiebererkrankungen in Pernambuco selten sein sollen; doch muss man diese Versicherungen eben dem Wunsche der Einwohner zugute halten, den Ruf ihrer Stadt möglichst wenig zu schädigen. Hingegen scheint festzustehen, dass die gefürchteteste Krankheit der amerikanischen Küstenorte, nämlich das berüchtigte gelbe Fieber, in Pernambuco sich nie originär entwickelt hat. So oft diese Stadt auch von der genannten Krankeit heimgesucht worden ist, so war es doch immer eine Einschleppung von außen, welche die Ursache davon war. Immer war diese Einschleppung nachweisbar, und zwar waren es meistens Schiffe, welche die Krankheiten mitgebracht hatten.

Seit mehreren Jahren nun ist in Pernambuco gar kein Fall von gelbem Fieber mehr zu verzeichnen gewesen; es hängt dieses in offenbarer Weise mit der seit eben diesem Zeitraume in zweckentsprechend verschärfter Weise gehandhabten See-Sanitätspolizei zusammen. Krankheiten, die von Einschleppung und Infection unabhängig, aber von dem Klima Pernambucos bedingt zu sein scheinen, sind die ziemlich häufig hier vorkommenden Magen-, Leber- und Lungenleiden. Außerdem kommt ziemlich oft Elephantiasis vor, von den Eingeborenen *Beribiri* genannt; diese Krankheit soll sich hier meistens auf die unteren Extremitäten beschränken.

Die in Pernambuco lebenden Europäer haben zum großen Theile mit den schon erwähnten Leber- und Magenaffectionen zu kämpfen; es heißt,

dass die neu eingewanderten Europäer während der ersten Monate ihres Aufenthaltes die Beschwerden des Klimas ziemlich leicht ertragen, dann aber beginnt der Organismus infolge der continnirlich hohen Temperatur eine gewisse Schlaffheit und Trägheit anzunehmen, welche die Resistenzfähigkeit des Körpers wesentlich herabsetzt; häufige, kühlende Bäder sollen dann das einzige Präservativ zur Erhaltung der Gesundheit bilden.

Der öffentlichen Gesundheitspflege in Pernambuco kommt das Bestehen einer ziemlich großen und jedenfalls vollkommen ausreichenden Zahl von Spitälern zugute. Merkwürdigerweise ist aber keines dieser Spitäler vom Staate oder aus städtischen Fonds erhalten, sondern sie verdanken ihr Entstehen und ihre Erhaltung beinahe ausschließlich Stiftungen mehr oder minder privater Provenienz. Die bedeutendsten unter den vorhandenen Spitälern sind das *St. Lazarus-Hospital*, die *Santa Aqueda*, das *Hospizio di Alicuados* und das *Asylo di Medicidade*. An weiteren humanitären Institutionen, welche hier genannt werden können, bestehen noch ein Findel- und ein Waisenhaus. Seit dem Jahre 1881 besteht auch ein Irrenhaus.

Trotz der Schwierigkeiten, welche, wie früher erwähnt, die Acclimatisation der Europäer findet, ist doch der Zuzug derselben ein constanter; die Production der Hinterländer des als Hafenort so äußerst günstig situirten Pernambuco ist eine normal und progressiv zunehmende, und so erklärt es sich, dass die Handelsbewegung der Stadt eine stets zunehmende ist, und dass der in sicherer Aussicht stehende Gewinn immer neue Wettbewerber anlockt.

Wie sehr die Bedeutung von Pernambuco als Handelsplatz im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts gestiegen ist, mag aus folgenden Zahlenangaben über die Gesammtwerte der Einfuhren und Ausfuhren dieses Platzes seit dem Jahre 1816 entnommen werden; zur besseren Übersichtlichkeit wollen wir aber diese Werte nicht in der für uns und unsere Leser wenig geläufigen brasilianischen Landeswährung sondern in englischem Gelde, d. i. in Pfunden Sterling angeben.

Im Jahre	betrugen in Pernambuco die Gesammtwerte der Einfuhr £	Ausfuhr £
1816	193 923	629 794
1836	952 120	947 603
1856	517 493	1 507 019
1870	1 821 104	1 508 958
1880	2 478 823	2 021 518

Die Bedeutung der hier genannten Zahlen wird eigentlich erst in das rechte Licht gerückt, wenn man sie zu den Verhältnissen der Provinz Pernambuco in die natürlichen Beziehungen bringt. Man findet dann, dass diese Werte den überwiegend größten Theil des Austausches darstellen, welchen etwas über eine Million von Menschen, zwischen den Producten bewerkstelligen, welche sie einer Bodenfläche von 128 395 km^2 abgewinnen und jenen Erzeugnissen, welche sie zu ihrem Lebensunterhalte von auswärts zu beziehen gezwungen sind.

Unter den eigenen Erzeugnissen nehmen weitaus die ersten Stellen der Zucker und die Baumwolle ein; diese Artikel sind es demnach auch, welche beinahe die ganze Ausfuhr ausmachen. A. W. Sellin, ehemaliger Colonialdirector in Brasilien, gibt in seinem auf den verlässlichsten authentischen

Daten beruhenden Werke[1]) über dieses Land der Thatsache Ausdruck, dass in der Provinz Pernambuco trotz periodischer Dürren und verheerender Krankheiten des Zuckerrohres, die Production an Zucker sich dennoch unter dem segensreichen Einflusse der staatlich subventionirten Zuckerraffinerien, der sogenannten *Engenhos Centraes*, in ganz ansehnlichem Maße gehoben hat. Im Jahre 1882 belief sich die Ausfuhr an Zucker auf 124 918 919 *kg*; jene der Baumwolle erreichte 11 837 726 *kg*.

Sehr unbedeutend erscheint neben diesen ansehnlichen Mengen die Production an Mais, Bohnen, Manioca, Kaffee, Tabak und ähnlichen Producten, sowie auch das Ergebnis der Viehzucht; es geht dies übrigens schon aus der Thatsache zur Genüge hervor, dass die Provinz den größten Theil ihres Bedarfes an eigentlichen Consumartikeln von anderen Provinzen oder aus dem Auslande beziehen muss; so z. B. betrug die Einfuhr an getrocknetem Fleische im Jahre 1882 allein die Menge von 18 058 473 *kg*. Die Provinz ist übrigens reich an trefflichen Früchten; die *Ambuzeiros*, *Cajueiros*, *Jabucatibeiros*, *Muricis*, *Cambuis*, *Abacaxis*, *Ananas-Guyavas*, *Manguieras* u. s. w. werden als die vorzüglichsten Gattungen genannt, und soll besonders die Insel Itamaracá ganz unübertreffliche Obstsorten produciren. Die Früchte der *Mangifera Indica* und die Ananas gelangen in nicht unbeträchtlichen Mengen zur Ausfuhr; so auch Cocosnüsse, Orangen, Fruchtmarmeladen, und der wohlschmeckende und der Gesundheit durch seine blutreinigenden Eigenschaften förderliche *Caju*-Wein.

Dem Fortschritte des Ackerbaues in der Provinz Pernambuco leistet, wie A. W. Sellin rühmend hervorhebt, die *Sociedade Auxiliadora de Agriculdura* die wertvollsten Dienste, indem diese Gesellschaft nicht nur durch Schriften und Vorträge anregend und belehrend wirkt, sondern auch in neuester Zeit durch die von ihr ins Leben gerufene Gründung einer Realhypothekenbank dem Agrarcredit wesentliche Vortheile zu verschaffen gewusst hat.

Mit der bedeutenden Gewinnung an Zuckerrohr in der Provinz Pernambuco hat die Entwicklung der zur Verwertung des Rohres erforderlichen Industrie den richtigen Schritt gehalten; die Zuckerraffinerie wird beinahe durchwegs mit den von der fortgeschrittenen Technik der Neuzeit an die Hand gegebenen Mitteln, und zwar mit dem besten Erfolge betrieben. Zu Anfang des Jahres 1883 existirten in Pernambuco 13 solcher Raffinerien, *Engenhos Centraes*, in welche ein Capital von nahezu einer Million £ investirt war, welches eine staatliche Zinsengarantie genoss. In diesen Raffinerien werden neun verschiedene Arten von Zucker hergestellt, und daneben noch sehr ansehnliche Quantitäten von Brantwein gewonnen. Im Jahre 1882 erreichte die Ausfuhr dieses Nebenproductes der Zuckerfabrication 4 139 519 *l*.

Sowie der Baumwollbau hinter dem Anbau von Zuckerrohr zurücksteht, so hat sich auch die Baumwollindustrie durchaus nicht auf jene Höhe zu schwingen gewusst, wie sie die Zuckerindustrie thatsächlich erreicht hat. Trotz des sehr schönen Rohmateriales an Baumwolle, deckt die einheimische Baumwollweberei nur einen sehr geringen Theil des recht bedeutenden Consums, und stellt auch zumeist nur einen Theil der allerordinärsten für Sclaven und Arbeiter bestimmten Bekleidungsstoffe her. Die unter dem Namen *Fiaçao e Tecidos* in der Provinzialhauptstadt bestehende Weberei

---

[1]) „*Das Kaiserreich Brasilien*“ von A. W. Sellin, Prag, Tempsky, 1885.

Digitized by Google

scheint übrigens nach dem vortheilhaften Stande, den ihre Actien auf dem localen Geldmarkte einnehmen, recht gute Geschäfte zu machen. Von der Ausbeutung von Naturproducten im Innern der Provinz ist ferner noch erwähnenswert die Gewinnung von *Piassava* (vegetabilischem Wachs), wildem Honig, Gummi, Gerberinden und Farbpflanzen, Bohlen und Brettern, endlich mehrfachen Droguen. Alle diese Erzeugnisse gelangen ebenfalls, wenn auch nur in mäßigen Quantitäten, zur Ausfuhr.

Die wichtigsten Einfuhrartikel, welche über die Provinzhauptstadt ihren Weg in das Innere der Provinz nehmen, sind Reis, Olivenöl, Stockfisch, Kartoffeln, Kaffee, Steinkohlen, Cement, Bier, Mehl, Petroleum, Butter, Speck, Schmalz, Dörrfleisch, Wein, Essig, endlich Manufactur-, Eisen- und Galanteriewaren.

Es ist vollkommen begreiflich, dass die sehr verschiedenen Witterungsverhältnisse einzelner Jahre ebenso große Verschiedenheiten in den Werten mit sich bringen, welche die Handelsthätigkeit der Provinz darstellen; die Witterung beeinflusst die Ernten, diese die Production und Ausfuhr und von letzterer ist wieder die Kaufkraft abhängig, welche die Höhe des Importes beherrscht. A. W. Sellin gibt uns Beispiele in Ziffern, aus welchen der Einfluss entnehmbar ist, welchen einzelne trockene Jahre in der beregten Richtung anszuüben vermochten. In dem guten Jahre 1871/72 betrug nach den officiellen Angaben der Gesammtwert der Ausfuhren nach Europa und Nordamerika 2 830 910 £; in dem durch Trockenheit heimgesuchten Jahre 1877/78 hingegen erreichte die analoge Wertsumme nur 1 365 104 £. Seit dem Jahre 1880 hat die Provinz Pernambuco nur günstige Erntejahre zu verzeichnen gehabt; die früher für das Jahr 1880 angegebenen Wertsummen des auswärtigen Handels müssen sich seither noch bedeutend erhöht haben. Die genauen ziffermäßigen Ergebnisse liegen leider noch nicht abgeschlossen vor, doch darf die Bemerkung hier noch Platz finden, dass in den früher bezogenen Wertsummen der interprovincielle Küstenhandel nicht einbegriffen zu sein scheint.

So wie in ganz Brasilien überhaupt, so auch im besonderen in der Provinz Pernambuco fällt England die erste Rolle unter den fremden Ländern in Bezug auf die Theilnahme an dem Handelsverkehre zu. Man kann annäherungsweise sagen, dass England mit 60% an der Einfuhr, mit 40% an der Ausfuhr der Provinz Pernambuco participirt. Dann folgen zunächst die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Portugal, Frankreich, die Argentinische Republik und Uruguay; die mitteleuropäischen Staaten sind in geringerem Maße, und zwar mehr an der Einfuhr als an der Ausfuhr betheiligt.

Dem Umfange des Handels entsprechend, welcher durch Pernambuco vermittelt wird, ist auch die Schiffahrtsbewegung in dem Hafen dieser Stadt eine ziemlich bedeutende. Die Zahlenangaben, welche uns hierüber vorliegen, beziehen sich auf das Jahr 1882; die staatliche Statistik ist eben in Brasilien nicht auf einer sehr entwickelten Stufe und arbeitet jedenfalls ziemlich langsam. Aber immerhin genügen auch diese Ziffern, um die erforderliche allgemeine Orientirung zu bieten. Nach unserem schon mehrmals genannten Gewährsmanne liefen in dem erwähnten Jahre in Pernambuco, vom Auslande kommend, ein: 203 Dampfer mit einem Tonnengehalte von 201 284 *t* und 443 Segelschiffe mit einem Gesammttonnengehalte von 122 321 *t*: dazu noch von den verschiedenen Häfen der brasilianischen Küste kommend: 237 Dampfer mit 283 300 *t* und 320 Segelschiffe mit 83 646 *t* Gesammtgehalt.

Außer den schon früher erwähnten Dampfschiffahrtsverbindungen, welche Pernambuco in Verkehr mit den überseeischen Ländern bringen, verdient hier noch eine Dampfschiffahrtsgesellschaft Erwähnung, welche in Pernambuco selbst ihren Sitz hat und einen ausgedehnten Küstenschiffahrtsbetrieb unterhält. Es ist dies die *Companhia Pernambucana de Navegação Costeira.* Diese Gesellschaft ist vom Staate subventionirt und lässt ihre Schiffe zwei monatliche Rundreisen nach Fortaleza mit Berührung von Parahyba, Natal, Macao, Mossoro und Aracaty, zwei Rundreisen monatlich mit Berührung der Häfen von Maceio und Penedo nach Aracajú, endlich eine Reise monatlich nach der oceanischen Insel Fernando Noronha, welche als Verbrechercolonie benützt wird, in regelmäßiger Folge unternehmen.

Die Provinz Pernambuco besitzt außer dem Hafen der Provinzhauptstadt noch mehrere kleine Häfen, welche aber mit einziger Ausnahme von Tamandaré nur geringeren Fahrzeugen überhaupt zugänglich sind, und selbst Küstenfahrzeugen erhebliche Schwierigkeiten beim Ein- und Auslaufen bieten.

Bezüglich der Handelsverhältnisse von Pernambuco richtete Fregattenkapitän Müldner seine hauptsächlichste Aufmerksamkeit auf die Beziehungen, welche unsere Monarchie zu denselben aufweist. Auf Grund sorgfältiger Erkundigungen fand er sich in der Lage, das Folgende hierüber berichten zu können.

Ein österreichisches Handlungshaus existirt in Pernambuco zwar nicht, doch ist der Import an unseren Erzeugnissen ein recht namhafter, und wird vorzugsweise durch die Firmen Theodor Just und August Alfons Saam vermittelt, welche Firmen ihren Warenbedarf durch Wiener Commissionshäuser decken lassen.

Gegenstände der Einfuhr aus unserer Monarchie sind die folgenden:

Mehl aus den Mühlen: Großkikindaer und Agramer Dampfmühlen, Budapester Bäckerei- und Müllermühle, Dampfmühle Victoria in Budapest. Die Sendungen gehen zumeist über Hamburg und Liverpool.

Schreib- und Packpapier liefern Ellison Roeder & Co., Theresienthaler Papierfabrik, Meynier & Co. in Fiume, in bedeutenden Quantitäten. Cigarrettenpapier wird von der erstgenannten Firma und von Schütz in Wien bezogen. Leider hat die Beliebtheit des von letztgenannter Firma gelieferten Artikels in jüngster Zeit abgenommen. Dem in Pernambuco herrschenden Geschmacke würde Rechnung getragen, wenn das österreichische Cigarrettenpapier weniger dick erzeugt werden würde.

Sehr viel Absatz finden die Thonet'schen Möbel aus gebogenem Holze. Sie behaupten bisher den Markt siegreich gegen die gleichen nordamerikanischen und brasilianischen Erzeugnisse.

Popper in Wien liefert Tuchstoffe in dunkeln Farben und den modernsten beliebten Mustern. Fregattenkapitän Müldner spricht die Ansicht aus, dass österreichische Fabrikanten es sich mit Erfolg angelegen sein lassen könnten, auf die Bedürfnisse an Tuch für die brasilianische Armee und Flotte zu reflectiren.

Die Firmen Strzygowski und Lukas in Biala finden mit ihren beliebten Fabricaten an Kammgarn, Kammgarnimitationen und Tuchen bedeutenden Absatz.

Wäscheartikel liefert in bedeutendem Betrage die Prager Firma Joss und Löwenstein.

Digitized by Google

Knöpfe sendet die Wiener Firma M. Salcher und Söhne.

Die Erzeugnisse der Wiener Herrenhüte-Fabrik finden seit einiger Zeit einen stetig steigenden Absatz.

Damenhüte, sowohl mit als ohne Aufputz, liefert Keiszler in Wien und concurrirt siegreich mit ähnlichen französischen Erzeugnissen.

Künstliche Blumen werden in ganz bedeutenden Quantitäten durch Commissionäre eingesendet, und sollen die gleichartigen Berliner Erzeugnisse verdrängt haben.

Dagegen hat sich der Federnputz aus Wien gegen den billigeren gleichen Berliner Artikel nicht zu behaupten vermocht.

Schuhwaren liefern Pollack und Falk, beide in Wien. Der Absatz in diesem Artikel — dessen Erzeuger gerade in Wien sehr über den Niedergang ihres Geschäftes klagen — wäre in Pernambuco noch einer sehr bedeutenden Steigerung fähig.

Glaswaren werden von Schreiber und Neffen aus Wien über Hamburg, sowohl mittels Dampfern als mit Segelschiffen gesendet. Vortheilhaften Absatz finden auch ordinäre gegossene Gläser, welche z. B. in Österreich per Dutzend 1 fl. 20 kr., in Pernambuco aber 4 fl. kosten. Die Frachtpreise richten sich nach dem Gewichte und betragen für diesen Artikel per Kilo 1 fl. 20 kr. Es müsste daher von Seite der Fabrikanten das Bestreben dahin gerichtet werden, diese Ware von möglichst geringem Gewichte zu erzeugen, und auch die Verpackung soweit als nur immer thunlich im Gewichte zu reduciren.

Das Commissionshaus Benvenisti sendet Terracotta, Meerschaum und Nickelwaren, dann Imitationen antiker Bronzegegenstände. Die bisher übliche Art der Vernickelung ist zu schwach; sie müsste stärker sein, um dem feuchten Klima Pernambucos besser Widerstand leisten zu können. Den von der Wiener Kunstindustrie gelieferten Bronzewaren wird nachgesagt, dass sie für die in Pernambuco herrschenden Verhältnisse zu theuer sind; die, wenn auch minder feinen, aber billigeren Berliner Erzeugnisse finden einen besseren Absatz. Mythologische Darstellungen sind in diesen Artikeln sehr beliebt.

Statuen, Karyatiden und Ornamente aus Cement und Terracotta für architektonische Zwecke, würden einen lucrativen Absatz finden können.

Ölfarbendruckbilder, Photographien, von Benvenisti in Wien eingesendet, concurriren vortheilhaft mit jenen aus Frankreich und Deutschland.

Flaschenkapseln von der Firma Veltin in Wien, werden von den Bierbrauereien und den Spiritusfabriken in großer Anzahl consumirt.

Elektrische Läutwerke und Leitungsdraht von Adler in Wien, concurriren mit Erfolg mit Pariser Erzeugnissen.

Von unseren Mineralwässern ist nur Hunyadi Janos bekannt. Wollte man mit Mineralwässern einen erfolgbringenden Absatz erzielen, so müssten vorerst eine Anzahl von Kisten den dortigen Importeuren zur freien Verfügung überlassen werden, damit diese die Gelegenheit hätten, die Bevölkerung mit diesen heilkräftigen Wässern bekannt machen zu lassen.

Österreichische und ungarische Weine sind fast gar nicht bekannt. Den meisten Absatz könnte man sich von unseren Dalmatiner Weinen versprechen, wenn sie etwas billiger wären; auch ungarische Rothweine

dürften dem in Pernambuco herrschenden Geschmacke entsprechen. Es handelt sich aber in diesem Falle eben auch vorerst um das Bekanntwerden des Artikels; zu diesem Zwecke sollten die Producenten anfängliche Verluste nicht scheuen. Mäßige Sendungen *à fond perdu* effectuirt, könnten einen bedeutenden Absatz in der Zukunft zur Folge haben, und namentlich die größeren Producenten sollten ein solches Risico nicht scheuen; hat der Wein sich einmal eingebürgert, und der Consum eine gewisse Höhe erreicht, so kann die anfängliche Investition mit Leichtigkeit durch einen geringen Preisaufschlag hereingebracht werden.

Bier von einer neuen Marke bricht sich auf die Dauer sehr schwer Bahn. In Pernambuco wird Bier von etwa zwanzig verschiedenen Marken, daneben auch an Ort und Stelle erzeugtes, aber herzlich schlechtes Bier consumirt. Der Geschmack ist übrigens hier — wie überall, wo die Consumenten keine Biertrinker von Fach und Beruf sind — ein sehr wechselnder, und selbst ein Erzeugnis, welches anfänglich die besten Resultate ergäbe, könnte auf einen großen Absatz für die Dauer nicht rechnen.

An Musikinstrumenten sind fast ausschließlich nur Pianinos im Gebrauche, und diese sind meist von geringerer Qualität. Das außerordentlich feuchte Klima ruinirt auch das beste Instrument in verhältnismäßig kurzer Zeit; man kauft daher keine theueren Flügel, sondern nur billige Pianinos, die man nach kurzer Zeit durch neue Instrumente ersetzt. Die Firma Enrique Vogeley setzt jährlich an 150 Stück solcher Instrumente zum Durchschnittspreise von 350 fl. ab, und bezieht ihren Bedarf aus Cosel, Stuttgart und Paris. Auch die Vereinigten Staaten importiren Pianinos nach Pernambuco.

In Seiden- und Baumwollwebewaren dürfte eine Concurrenz mit den französischen und englischen Importartikeln nur schwer aufzunehmen sein.

Dasselbe dürfte für Uhren gelten, welche aus den Vereinigten Staaten und der Schweiz kommen; ebenso dürfte es sich mit Maschinen aller Art verhalten, welche vornehmlich aus England, in neuester Zeit aber in wachsendem Maße auch aus Deutschland bezogen werden.

Schließlich mag noch die Thatsache von einem gewissen actuellen Interesse hier Erwähnung finden, dass die in Pernambuco ansässigen Kaufleute, deren gefälligst ertheilten Informationen Fregattencapitän Müldner die hier wiedergegebenen Daten und Aufschlüsse verdankte, — auf das einstimmigste ihrem Erstaunen darüber Ausdruck verliehen, dass angeblich die Fahrten des Lloyd nach Südamerika keine lohnenden sein sollen. —

Zur Zeit des Eintreffens S. M. Schiffes ALBATROS im Hafen von Pernambuco, befand sich daselbst ein einziges fremdes Kriegsschiff vor Anker, nämlich die kaiserlich brasilianische Goëlette PIRAPAMA. Dieses Fahrzeug war als Schulschiff der im Arsenale von Pernambuco befindlichen Schiffsjungenschule in Verwendung. Der übliche Anstausch von Höflichkeiten fand sofort zwischen dieser Goëlette und S. M. Schiff ALBATROS statt.

Noch am Tage des Einlaufens machte der Commandant des ALBATROS seinen Besuch beim k. u. k. Consul, Herrn José de Livramento, und tags darauf bei den obersten Chefs der Regierungsämter: dem Präsidenten der Provinz Pernambuco, Conceilhero José Fernando da Costa Pereira jun.; beim Arsenalscommandanten, Contre-Admiral José Manoel Piçaçao da

Costa und bei dem Inspector des Zollamtes, João Cruvello Calvacante, welch letzterer die besondere Aufmerksamkeit gehabt hatte, dem Schiffe gleich nach dessen Einlaufen durch einen an Bord gesendeten Beamten die Dienste des Zoll- und Hafenamtes anbieten zu lassen. Die Erwiderung dieser officiellen Besuche fand in der üblichen Weise statt. An Bord des ALBATROS wurde der Aufenthalt in Pernambuco zunächst der Instandsetzung des Schiffes gewidmet; das stehende Gut wurde neu angesetzt, alle nöthigen kleinen Reparaturen an Tau- und Segelwerk vorgenommen, und ein allgemeiner Neuanstrich außenbords gegeben.

Für den Schiffsstab verlief der Aufenthalt in angenehmer und instructiver Weise; der k. u. k. Consul und dessen Bruder, der eben auf einer Geschäftsreise in Pernambuco anwesende Österreicher Herr Praprotnik, dann ein daselbst ansässiger deutscher Kaufmann, Herr Gildemeister, wetteiferten in dem Bemühen, den Angehörigen des Stabes S. M. Schiffes ALBATROS den Aufenthalt angenehm zu machen. Dieselben wurden als Ehrengäste in den zu Pernambuco bestehenden Club „Germania" eingeführt, und nahmen am 21. an einem in diesem Club stattgehabten Tanzkränzchen theil; tags darauf erfolgte ein Ausflug nach der reizenden, in Jaboatão gelegenen Villa des Consuls u. s. w. Überall erfreute man sich eines herzlichen, gastlichen Empfanges; durch entsprechende Gegeneinladungen war man bestrebt, sich für dieses freundliche Entgegenkommen dankbar zu erweisen.

Nur eine geringe Zahl von Angehörigen unserer Monarchie sind in Pernambuco ansässig, und diese befinden sich mit wenig Ausnahmen in untergeordneten Lebensstellungen. Eine Ausnahme macht Herr Constantin Barza, Leitor des ersten photographischen Ateliers der Stadt, dessen gesellschaftliche Stellung eine sehr angesehene ist. Von den Herren Barza und Praprotnik, sowie von einem deutschen Handelsagenten, Herrn Th. Just, erhielt der Commandant manche der erwünschten Auskünfte über die commerciellen Verhältnisse von Pernambuco. Namentlich Herr Just, ein Mann von ausgezeichnetem Rufe und besonderer Vertrauenswürdigkeit, welchen Fregattenkapitän Müldner als einen gebildeten Handelsmann von höherem Wissen kennen lernte, war durch seine während zwanzigjährigen Aufenthaltes im Lande gesammelten Erfahrungen und seine vielfachen Geschäftsverbindungen mit Österreich-Ungarn in der Lage, die wertvollsten Aufschlüsse in jeder den Handel betreffenden Richtung zu geben.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Gesundheitsverhältnisse der Stadt eben sehr günstige waren, gestattete der Schiffscommandant in Pernambuco der Mannschaft allgemeinen Landgang, welcher aber später auf die verlässlichsten Unterofficiere eingeschränkt wurde, da man zur Überzeugung gelangte, dass auch hier, sowie in den meisten Seehäfen von bedeutendem Schiffsverkehre, jene Agenten ihr Unwesen treiben, welche es zum Geschäfte machen, Matrosen von Kriegsschiffen zur Desertion zu verleiten.

Bei der Ankunft S. M. Schiffes ALBATROS war kein an das Schiff gerichtetes Postpaket hier vorgefunden worden. Für den 24. war ein englischer Postdampfer fällig, und der Schiffscommandant beschloss demnach, die Ankunft dieses Schiffes abzuwarten, welches voraussichtlich die erwartete Post bringen mochte. Am 24. erschien auch pünktlich der erwartete Dampfer; aber da ihm die sofortige Pratica verweigert wurde, wollte sein Kapitän sich dem aus Quarantaine-Maßregeln erwachsenden Zeitverluste nicht aussetzen, und setzte

Digitized by Google

seine Reise nach Rio de Janeiro fort. Leider geschah dies ohne dass zuerst die für Pernambuco bestimmte Post ausgeschifft worden wäre.

Demgemäß traf Fregattenkapitän Müldner die Veranstaltung, dass das k. und k. Generalconsulat in Rio de Janeiro telegraphisch ersucht wurde, die mit dem erwähnten Dampfer dort etwa eintreffende Postsendung nach Bahia entgegenzusenden; und am 24. ging ALBATROS nach diesem Hafen in See.

Während der Nachmittagsstunden dieses Tages wurden die Vertaüungen mit Hilfe eines vom Hafenamte beigestellten Lichterbootes derart eingeholt, dass das Schiff nur vor dem Backbordanker und einer dünnen Landfeste im Flutstrome liegen blieb; die Maschine wurde bereit gestellt und das Einsetzen des Hochwassers erwartet. Das Hochwasser trat um 5 Uhr nachmittags ein, worauf der Anker gelichtet, die Landfeste losgelassen, und in Bewegung gesetzt wurde. Als das Schiff auf die Rhede gelangt war, wurde der Lotse ausgeschifft, die Maschine in dem Curse Süd $^1/_2$ West auslaufen gelassen, und sodann Segel beigesetzt. Um das Schiff etwas mehr vom Lande zu entfernen, ließ der Commandant während der Dauer der Nacht den Curs scharf am Winde halten, und erst bei Tagesanbruch denselben direct auf die Spitze San Antonio bei Bahia setzen. Bei günstiger auffrischender Brise, erreichte das Schiff eine Geschwindigkeit bis zu 8,4 Meilen in der Stunde.

Am 26. konnte man wegen des bewölkten Zustandes der Atmosphäre kein astronomisches Besteck erhalten; am darauffolgenden Tage wurde durch den astronomischen Mittagspunkt constatirt, dass das Schiff binnen zwei Tagen durch die Driftströmung des Passates um 39 Meilen nach NW versetzt worden war. Im Laufe des Nachmittages flaute die bishin günstige Brise zuerst ab, und machte dann einer ungünstigen leichten südöstlichen Brise platz; nachdem zugleich eine merkliche Stromversetzung gegen Land constatirt worden war, nahm der Schiffscommandant die zum Zwecke des Wasserdestillirens schon während des Vormittages geheizte Maschine in Gebrauch, um mehr Seeraum zu gewinnen. Aus den gleichen Ursachen war man während der ersten Nachtwache wieder genöthigt, eine Strecke von 10 Seemeilen unter Dampf zurückzulegen, worauf dann wieder Segel beigesetzt wurden.

Während des Nachmittages des 28., als ALBATROS sich noch etwa 20 Seemeilen von der Rhede von Bahia entfernt befand, trat windstilles Wetter ein; der Schiffscommandant benützte diesen Umstand um die Quartal-Scheibenschießübungen mit Geschützen zuende bringen zu lassen, woranf der Curs gegen die Rhede von Bahia gesetzt wurde; um 5 Uhr 20 Minuten wurde daselbst in 6 Faden Tiefe geankert.

6. Bahia.

Die anmuthige, an Naturschönheiten überreiche Bai am südamerikanischen Continente, welche von Amerigo Vespucci im Jahre 1503 besucht wurde, nach dem Schiffbruche des Diego Alvarez Corea [1]) zuerst eine kleine

---

*) Die geschichtlich verbürgten Erlebnisse des Alvarez Corea liefern — wie Oscar Cannstatt in seinem Buche „Brasilien, Land und Leute“ treffend bemerkt — einen vollgiltigen Beweis dafür, wie leicht es den Europäern gewesen wäre, sich durch kluges und freundliches Entgegenkommen einen unbestrittenen Einfluss auf die Ureinwohner Südamerikas zu sichern, und dieses Naturvolk auf friedlichem Wege zu einer höheren Stufe der Cultur zu führen.

Corea war durch Verlust seines Schiffes unter die Indianer gerathen, und nachdem er ihrem anfänglichen Hass glücklich entgangen war, wurde er bald derart befreundet mit ihnen, dass er die Tochter des Häuptlings der Tubinambas zur Gattin erhielt. Jahre lang lebte er in diesem Stamme, denselben geistig beherrschend. Als Portugiesen gegen die Tubinambas zufelde zogen, um sie zu unterwerfen, ward Corea zum Anführer erwählt, aber bald von den Portugiesen gefangen. Es gelang dem portugiesischen Befehlshaber, Corea, in dem die alten heimatlichen Erinnerungen mit Macht lebendig wurden, seiner neuen Familie zu entfremden. Als dies die indianische Gattin des Corea erfuhr, rief sie ihre Stammesgenossen auf, um die ihr angethane Schmach an dem Treulosen zu rächen. Die Indianer zogen in solcher Macht gegen die Portugiesen zufelde, dass die Ansiedelung, auf der Corea sich befand, ernstlich bedroht war und man Corea zur Flucht bewegen musste. Aber schon nach kurzer Zeit bereuten die Tubinambas ihr feindseliges Auftreten gegen Corea und beriefen ihn in ihre Mitte zurück. Er folgte dieser Einladung mit allem Vertrauen, und mehrere portugiesische Landsleute schlossen sich ihm an. Corea mit seinen Gefährten erlitten aber im Angesichte des Zieles ihrer Reise Schiffbruch an der Insel Itacaripâ, welche der Bahia-Bai vorgelagert ist. Die Indianer tödteten alle Weißen, mit einziger Ausnahme des von ihnen zurückgerufenen Corea, dem seine Gattin und Kinder wieder zugeführt wurden und der nun wieder unbestritten als Haupt des Stammes angesehen wurde.

Als nun Thomas de Souza nach einigen Jahren auf königlichen Befehl mit nur 600 Freiwilligen, sehr wenigen Einwandererfamilien, dafür aber mehr als 1500 Sträflingen anlangte, um gerade an der Bucht, an welcher der Stamm der Tubinambas sich festgesetzt und angesiedelt hatte, eine portugiesische Stadt zu gründen, erfuhren die Weißen nicht nur keinen Widerstand, sondern der Einfluss des Alvarez Corea war mächtig genug, um den Indianerstamm zu vermögen, bei der Anlage der Stadt die besten Dienste zu leisten.

In späterer Zeit führte Corea seine indianische Frau nach Europa; Catharina von Medicis soll ihre Taufpathin, bei der zu Paris vorgenommenen Taufe, geworden sein.

Alle diese etwas romantisch klingenden Details sollen historisch verbürgt sein, was durch den Umstand an Wahrscheinlichkeit gewinnt, dass die heute noch existirenden, in der Provinz Bahia ansässigen und begüterten adeligen Familien Moniz, Bandeira, Vianna, Perez, in Catharina Corea ihre indianische Stammutter verehren.

Niederlassung auf ihrem Ufer sich erheben sah, erhielt von den Portugiesen den Namen der Allerheiligenbai, *Bahia do Todos os Santos*; zu einer Stadt entwickelte sich die wenig bedeutende Niederlassung erst unter der Regierung des Königs Johann III., welcher Thomas Souza im Jahre 1549 zum Gouverneur bestellte. Die neue Stadt erhielt den Namen des heiligen Erlösers — *San Salvador*, und so ergab sich nach und nach der etwas lange und zugleich prunkvolle Titel für die heutzutage allgemein kurzweg »Bahia« genannte Stadt: »*La Cidade de San Salvador na Bahia do Todos os Santos.*«

Wie gesagt, ist dieser langathmige Titel gegenwärtig außer Gebrauch gekommen und wird nur noch hie und da in officiellen Schriftstücken angewendet; wo einfach die »Bai« — *Bahia* — genannt wird, weiß man, dass die Hauptstadt der gleichnamigen brasilianischen Provinz gemeint ist, welche Stadt bis zum Jahre 1771 die Hauptstadt von ganz Brasilien gewesen, heute noch aber nach Rio de Janeiro die größte Handelsstadt des südamerikanischen Kaiserreiches geblieben ist. Ihre Entwicklung verdankte die Stadt vornehmlich den Jesuiten, welche dieselbe auch im Jahre 1588 gegen die Engländer zu vertheidigen wussten. Im Jahre 1623 fiel die Stadt in die Macht der Holländer, welche durch zwei Jahre hier Herren blieben. Im Jahre 1823 kam Bahia an das brasilianische Reich; eine Erhebung gegen die kaiserliche Herrschaft im Jahre 1837 wurde mit Waffengewalt unterdrückt.

Die Stadt, deren wesentlichste geschichtliche Epochen durch diese kurzen Daten gegeben sind, liegt unter 12° 59′ südl. Breite und 38° 31′ westl. Länge von Greenwich. Sie ist an der östlichen Seite der weiten Allerheiligenbucht gelegen, auf und an der Hügelkette, welche sich in mäßiger Höhe über der See längs der Küste erstreckt, und gegen das Cap San Antonio allmählich herabsenkt. Man unterscheidet eine obere und eine untere Stadt, *Cidade Alta* und *Cidade Baixa*, an welch letztere sich im Norden die Vorstadt Bomfin — Gamboa — anschließt. Im Süden und Osten liegen die weiteren Vorstädte Victoria und Barill.

Die an der See liegende untere Stadt ist mit der auf dem Höhenrücken liegenden oberen Stadt durch eine Anzahl steiler Straßen, dann durch zwei Rampen, und endlich durch einen sehr sinnreich construirten, für Personen berechneten Elevator in Verbindung gebracht. Zwei eiserne Kästen, die in von einander abgesonderten Schächten laufen, fassen je 15 Personen, und es steigt der eine Kasten auf, während der andere sich herabsenkt. Dieses bequeme, von hydraulischer Kraft getriebene Beförderungsmittel steht in unausgesetzter Thätigkeit. Die Sicherheitsvorrichtung, die an diesem Elevator für den Fall des Reißens der Ketten, welche die Kästen tragen, angewendet ist, ähnelt im Principe jener, welche an der ehemals bestandenen Seilbahn auf dem Kahlenberge bei Wien in Thätigkeit war. Es wird nämlich auch hier der ganze Zug des Kastens — sowie dort jener des Waggons — dazu beansprucht, die Sperrvorrichtung offen zu halten; würde die Tragkette reißen, so muss die Sperrvorrichtung mit unfehlbarer Sicherheit sofort in Wirksamkeit treten. Der Elevator in Bahia genießt aber ein größeres Vertrauen, als es die Seilbahn sich bei dem Wiener Publicum zu erwerben vermochte; sie wird den ganzen Tag über unausgesetzt von Personen der mittleren und der unteren Classen benützt; wer aber in der Lage ist, einen Tragsessel oder einen Wagen für sich benützen zu können, bleibt natürlich lieber bei diesen vornehmeren Beförderungsmitteln. Das Transportiren von Personen und Waren

zwischen der nnteren nnd der oberen Stadt bildet die Beschäftignng einer ansehnlichen Zahl von Lastträgern, die hiehei ihren ausreichenden Erwerb finden, nnd sich auch schon mit dem Bestehen des von ihnen znerst angefeindeten Elevators längst ausgesöhnt hahen.

Die nntere Stadt, oft anch *Praya* — der Strand — genannt, hesteht der Hauptsache nach ans einer langen, aber nicht ehen hreiten Längsstraße, mit schmalen nnd unregelmäßigen Quergassen. Die steinernen Häuser dieses Stadttheiles dienen zumeist zn geschäftlichen Zwecken, nnd hier hefinden sich die dem Handel dienenden Etablissements, sowie auch die Wohnnngen der Last- nnd Hafenarheiter. Die ohere Stadt, in Stil nnd Banart der Mntterstadt Lissahon nachgeahmt, hat lange nnd hreite Straßen und mehrere große Plätze. Die Straßen weisen infolge des hügeligen Terrains, auf dem die Stadt erhaut ist, oft eine bedentende Steigung anf. Auch hier findet man heinahe dnrchwegs steinerne Gebäude; die Außenseite derselben ist oft mit glasirten Ziegeln verkleidet. Das Terrain in der nächsten Umgehung der Stadt ist im allgemeinen leicht hügelig oder gewellt und zeigt die prachtvollste Tropenflora.

Der herrliche und reiche Pflanzenwnchs, der hier gedeiht, ist auch znr Ansschmückung der Stadt in weitgehendster Weise diensthar gemacht worden; die öffentlichen Spaziergänge nnd Gärten sind auf das Beste gehalten, nnd hieten namentlich in den Ahendstunden eine wahrhafte Erqnickung dar. Unter denselhen ist der *Passeio publico*, seit dem Jahre 1814 bestehend, der schönste nnd belehteste, da man von hier ans die ganze herrliche Bai ühersieht nnd der erfrischenden Seehrise theilhaftig wird.

Dem herrlichen Anhlicke, den die Bncht von dem *Passeio publico* ans hietet, steht das Bild ehenhürtig an der Seite, welches die Umgehnngen der Bucht von Bahia nnd die Bai selhst mit dem Hafen nnd der Stadt dem von See Ankommenden vor die Angen führen — ein Anhlick, welchen der mit den Schwierigkeiten der Zufahrt heschäftigte Seemann allerdings nnr mit getheilter Anfmerksamkeit anf sich wirken lassen kann.

Aher auch da hleiht der Eindrnck noch mächtig genug, nm Charles Darwin nachempfinden zn können, der üher die Scenerie von Bahia schreiht:

„Es ist ein hoffnnngsloser Versnch, den allgemeinen Eindrnck wiedergeben zu wollen, den dieser Anblick anf den Europäer ausüht. Ich hlieb immer und immer wieder stehen, nm mir die Schönheiten dieser Tropenwelt anznstarren und mir im Geiste einen Eindrnck festzuhalten, von dem ich wusste, dass er früher oder später einmal erhlassen müsse. Und doch wird er wie ein in der Kindheit gehörtes Märchen, ein Gemälde voll von zwar nndentlichen aher außerordentlich schönen Bildern znrücklassen.“ —

Unter den hemerkenswerten Gehänden von Bahia nehmen die Kirchen — 38 an der Zahl — weitans den ersten Rang ein. Bahia rühmt sich, nnter allen Städten von Brasilien die meisten und prachtvollsten geistlichen Gehände zn hesitzen. Besonders werden als sehenswürdig hezeichnet: Die in der nnteren Stadt gelegene Kirche der *Nostra Senhora della Praya (da Graça?)*, eine der ältesten Kirchen der Stadt, nnter anderem anch dadnrch hemerkenswert, dass sie zur Gänze aus Stein hergestellt ist, welcher in der Nähe von Lissahon gehrochen nnd über den Ocean hieher verschifft wnrde; ferner die ans Marmor erhaute Kathedrale, dann ein Jesuitencollegium, welches gegenwärtig als Hospital benützt wird. Den geistlichen Gehänden stehen an Bedentnng nnd Schönheit der Ausführung zunächst: das Mnsenm nnd die

öffentliche Bibliothek, ebenso ein geistliches Seminar und eine medicinische Lehranstalt. Unter den Gebäuden, welche zu Zwecken der öffentlichen Verwaltung dienen, sind das Palais des Provinzgouverneurs, das Stadthaus, die Münze und der Justizpalast der Erwähnung wert; ferner die *Alfandega* (das Zollhaus, in welchem alle für die Einfuhr bestimmten Waren abgegeben werden müssen) und das *Consolado*, wo die Verzollung der zur Ausfuhr gelangenden Waren vorgenommen wird.

Zur Beleuchtung der Stadt steht durchwegs Leuchtgas in Anwendung.

Die Bevölkerung von Bahia wird für das Jahr 1883 mit 140 000 bis 150 000 Personen angegeben. Hievon sind etwa 42 000 Weiße, die übrigen sind Mulatten und Neger.

Der Präsident der Provinz, sowie die Provinzialvertretung haben ihren Sitz in Bahia; von sonstigen Behörden sind hier ein Hafen- und Sanitätsamt, ein Militärcommando, ein Arsenalscommando, Handelskammer, Börse, Post- und Telegraphenämter u. s. w. zu erwähnen. Durch wirkliche Consuln sind Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Portugal, Schweden und Norwegen, Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika in Bahia vertreten; für unsere Monarchie und für das Deutsche Reich sind Chefs von bedeutenden Handlungshäusern als Honorar-Consuln bestellt.

Als militärischer Platz betrachtet, kann Bahia keine große Widerstandskraft zugesprochen werden. Die Stadt wird durch zehn Forts vertheidigt, welche zwischen den Spitzen Mount Serrat im Norden und San Antonio im Süden, an und nächst der See gelegen sind. Außerdem liegt noch das Fort *San Marcello do Mar*, an der See der Stadt vor. Dieses letztere Fort ist in halbrunder Form erbaut und mit 20 alten Vorderladgeschützen bewaffnet, welche die Bestimmung haben, die Salutschüsse zu erwidern, die von fremden Kriegsschiffen der Stadt geleistet werden; die übrigen Forts scheinen nur ein Überbleibsel früherer Zeit zu sein, und sind unbewehrt.

Ein Schutz des Hafens und der Stadt durch Seeminenlinien oder andere mechanische Schiffahrtshindernisse würde wegen der großen Länge der zu sperrenden Linie große Schwierigkeiten finden; eine weitere Schwierigkeit für die Anwendung von Seeminen würde aber aus der Stärke der hier vorherrschenden Strömungen erwachsen. Aus diesen Umständen folgt, dass eine feindliche Ausschiffung, besondere wenn man in der Lage wäre dieselbe durch Geschützfeuer zu decken, hier so gut wie gar keine Hindernisse zu bewältigen fände.

Für den Verkehr zwischen den einzelnen Theilen der Stadt ist durch Pferdebahnen gesorgt, welche von dem Centrum der Stadt nach Bomfin, Rio Vermelho und über Victoria nach Barra führen. Nach Vermelho führt außerdem noch eine Dampftramway, die aber nur an Sonn- und Feiertagen in Betrieb tritt.

Von den vier Eisenbahnen, welche gegen Bahia führen, befindet sich nur von der Bahn Bahia-Allagoinha der Bahnhof in unmittelbarer Nähe der Stadt.

Die Ausführung des Projectes, eine Verbindungsbahn zwischen Allagoinha und San Francisco herzustellen, ist zwar in Angriff genommen worden, aber die zahlreichen auf der gewählten Trace vorgefundenen Terrainschwierigkeiten, der Mangel an Geld und daher auch an den nöthigen Arbeitskräften, lassen es sehr wahrscheinlich erscheinen, dass vielleicht noch eine geraume

Digitized by Google

Anzahl von Jahren vergehen mag, bis diese wichtige Bahn vollendet sein wird, welche Pernambuco mit Bahia zu Lande in eine bequeme und rasche Verbindung zu setzen bestimmt ist.

Ähnliches gilt von der Bahnverbindung zwischen Bahia und Rio de Janeiro.

Von der am Paraguassú gelegenen Ortschaft Caxveira, welche mittels Flussdampfer von Bahia aus in sechshalb Stunden erreicht werden kann, führt eine einspurige Bahn — *Feira de Sant' Anna* — nach St. Anna.

Von St. Felix aus führt ein Geleise nach Villa Nova de Reinha; endlich zieht sich noch von St. Maro nach Caravellas, in der Provinz Minas Geraes, ein Schienenstrang.

Es muss aber erwähnt werden, dass die letztgenannten Linien noch nicht vollständig ausgebaut sind.

Bezüglich der anderweitigen, nicht mit Dampf befahrbaren Verkehrswege, welche von der Stadt Bahia in das Innere der Provinz führen, walten hier ähnliche Verhältnisse vor, wie wir sie bereits rücksichtlich der Provinz Pernambuco zu erörtern Gelegenheit hatten. Eigentliche Chausseen und Fahrstraßen, überhaupt nur gut erhaltene Wege, gibt es nämlich so gut wie gar nicht; es gilt dieses sowohl von der nächsten Umgebung von Bahia als von der ganzen Provinz; die mit dem stolzen Namen *Stradas Reales* bezeichneten Communicationen sind meistens nur veränderliche, von den einzelnen bedeutenderen Plantagen gegen die Hauptstadt führende Wege, deren Benützbarkeit vor allem von den jeweiligen Witterungsverhältnissen abhängig bleibt.

Zum Transport auf diesen Straßen dienen große, mit vier bis acht Ochsenpaaren bespannte Karren, deren Räder in höchst primitiver Weise aus massiven Scheiben bestehen, wie man sie erhält, wenn man mächtige Baumstämme der Quere nach zersägt. Auch werden Pferde und Maulthiere als Tragthiere in Verwendung genommen.

Ebenso wie dieses in Pernambuco der Fall ist, steht diesen unzulänglichen, primitiven und vernachlässigten Verkehrsverhältnissen zu Lande ein sehr lebhafter Verkehr zur See gegenüber. Es wird genügen zur Charakterisirung dieses Verkehres die Postverbindungen anzuführen, welche von Bahia aus zur See bestehen.

Diese Postverbindungen werden von Dampfern deutscher, englischer und französischer Flagge unterhalten, wozu noch der Verkehr der einheimischen Dampferlinien im Küstendienste tritt.

Am 7. und 26. jeden Monats trifft ein deutscher Dampfer von Hamburg kommend in Bahia ein; am 8. und 27. jeden Monats geht ein solcher wieder von Bahia nach Hamburg ab.

Am 5. jeden Monats kommt über Pernambuco ein von Hâvre abgegangener Dampfer an, der seine Fahrt bis Rio de Janeiro weiter erstreckt; am 6. jeden Monats geht ein Dampfer französischer Flagge, von Rio kommend, nach Hâvre ab.

Am 12. und 27. jeden Monats trifft ein Dampfer der *Royal Mail Steam Ship Company* in Bahia ein, der von Liverpool kommend über Pernambuco und Bahia bis Rio de Janeiro fährt.

Am 5. und 22. jeden Monats berührt ein Dampfer dieser Linie Bahia auf der Rückfahrt nach Europa.

Einmal monatlich, jedoch nicht an bestimmten Tagen, berührt ein Bremer Dampfer, sowohl im Kommen als im Gehen, den Hafen von Bahia.

Außer diesen mit voller Regelmäßigkeit verkehrenden Dampfern berühren noch sehr zahlreiche Dampfschiffe englischer, französischer und nordamerikanischer Flagge in unregelmäßiger Folge den Hafen von Bahia.

Jeden dritten Tag geht von Bahia einer jener Dampfer brasilianischer Flagge ab, welche den Küstenverkehr auf der Linie zwischen Rio de Janeiro und Pernambuco unterhalten.

Auf der Rhede von Bahia sind außerdem noch vier Raddampfer in Thätigkeit, welche den Verkehr nach Caxveira im Rio Paraguassú und nach St. Amaro im Itaparica-Canal besorgen.

Diesem lebhaften und den Bedürfnissen in ausreichendem Maße entgegenkommenden Verkehre zu Wasser gleicht in keiner Weise der höchst unzulängliche Verkehr zu Lande; die Post in das Innere wird soweit als thunlich mittels der Eisenbahn, vielfach aber nur durch Fußboten, und vorkommenden falls durch die Fuhrleute vermittelt, welche zwischen den einzelnen Plantagen und der Hauptstadt verkehren.

Was die telegraphische Verbindung anbetrifft, participirt Bahia an den überseeischen Telegraphenverbindungen, welche wir schon bei Pernambuco zu erwähnen Gelegenheit hatten. Auch hier sind von Landleitungen nur die längs der ganzen Küste laufende, dann noch die Leitungen an den Eisenbahnen erwähnenswert.

Bezüglich der für die Schiffahrt wichtigen Hilfsquellen, welche Bahia bietet, kann das Folgende Erwähnung finden.

Docks sind keine vorhanden; dagegen befindet sich eine große Schiffswerfte hier, welche außerhalb der eigentlichen Stadt in Bomfin gelegen ist und alle zum Schiffbau nöthigen Maschineneinrichtungen besitzt.

Das Seekriegs-Arsenal ist zwar klein, doch überrascht es durch die in demselben bemerkbare Ordnung und Reinlichkeit; dasselbe enthält zwei Stapel, auf welchen Schiffe von 200—350 *t* Gehalt erbaut werden können. Ferners ist ein Sägewerk vorhanden, welches fünf vertical arbeitende Sägen besitzt; diese Sägen haben einen Verticalhub von 1 *m*. Auch sind Bohrmaschinen und Dampfhobelmaschinen hier installirt. Im ganzen scheint es, dass dieses Arsenal seiner Bestimmung, welche nur in der Vornahme von Reparaturen und kleinen Neubauten besteht, ausreichend nachzukommen vermag.

Schiffsmateriale ist in Bahia ohne Mühe und zu mäßigen Preisen zu haben; der lebhafte Dampfverkehr bringt es mit sich, dass immer große Vorräthe an Steinkohle am Platze sind.

Besondere Beachtung verdienen hier die Lebensmittel, welche in guter Qualität und zu billigeren Preisen als in Pernambuco und in Rio de Janeiro beschafft werden können. Für Schiffe, die an der brasilianischen Küste stationiren, kann demnach empfohlen werden, diesen Platz zur jeweiligen Ergänzung der Lebensmittel zu wählen. ALBATROS fand folgende Preise der wichtigsten Artikel vor:

Salzfleisch	54	kr. pro Kilogramm
Reis	48	„ „ „
Fisolen	20	„ „ „
Kaffee, gebrannt und gerieben	60	„ „ „
Mehlspeise	76	„ „ „
Cacao	fl. 1,80	„ „ „
Zucker	32	„ „ „
Salz	10	„ „ „

Frisches Fleisch	60 kr.	pro	Kilogramm
Frisches Brot........................	36 „	„	„
Wein	48 „	„	Liter
Essig	40 „	„	„
Rum.............................	40 „	„	„

Als empfehlenswerte Firmen für den Bezug von Lebensmitteln werden in dem diesfälligen Berichte des Schiffscommandanten, Americo de Freitas und Wilson genannt. Sconto bei den Zahlungen zu gewähren ist in Bahia nicht üblich; bei den genannten Firmen können die Zahlungen auch in französischem Gelde geleistet werden. —

In klimatischer Beziehung kann über Bahia nicht eben das beste Urtheil abgegeben werden.

Schon aus der Lage des Ortes ist ersichtlich, dass die Temperatur daselbst oft eine bedeutende Höhe erreichen muss. Bei bewölktem Himmel oder bei Regen macht sich dann eine sehr drückende Schwüle in unangenehmster Weise fühlbar. Niederschläge sind auch außer der eigentlichen Regenzeit in Bahia häufig. Da die Umgebung der Stadt eine hügelige Beschaffenheit hat, und sich zwischen den Hügeln viele offene weitausgedehnte und vielfach gewundene Thäler befinden, so können sich die Niederschläge daselbst sammeln, wodurch das Vorkommen von so vielen stehenden Gewässern und Tümpeln erklärlich wird; die lehmige undurchlässige Beschaffenheit des Bodens trägt das Ihrige zur Bildung dieser gesundheitschädlichen Gewässer bei. Dieser außerordentlichen Feuchtigkeit, welche infolge der steten Ausdünstungen der stagnirenden Gewässer ohne Unterlass über der Umgebung von Bahia lagert, verdankt diese die außerordentlich reiche und üppige Vegetation; aber zugleich sind hier die Erzeuger der Malariamiasmen zu suchen. Thatsächlich sollen auch in Bahia zahlreiche Erkrankungen vorkommen, welche auf Malaria zurückzuführen sind, in solchem Maße, dass das Malariafieber als eine für Bahia endemische Krankheit angesehen werden muss.

Ebenso soll die Stadt eigentlich nie ganz frei von gelbem Fieber[1]) und Blattern sein; es heißt dass einzelne Fälle dieser bösen Krankheiten stets dort vorkommen. Unter gewöhnlichen Umständen sollen sie zwar keine Gefahr für die Allgemeinheit mit sich bringen; aber die Einflüsse sind noch nicht hinreichend ergründet, unter denen diese Krankheiten plötzlich zu Epidemien ausarten.

Als Präservativ gegen das gelbe Fieber wird in Bahia von Leuten, welche lange Zeit dort leben und einschlägige Erfahrungen gesammelt haben, lediglich ein richtiges diätetisches Verhalten anempfohlen; die größte Reinlichkeit soll beachtet werden, Mäßigkeit im Essen und Trinken, Vermeidung jeder Art von Ausschweifungen, endlich Vorsicht in der nächtlichen Bekleidung, werden dringend empfohlen; diese letztere soll wenn möglich aus leichten Tuchstoffen bestehen.

Was nun die öffentlichen Vorkehrungen anbetrifft, welche in einer Stadt von so gefährlichem Klima von der Sorge um die Gesundheit der Bewohner geboten scheinen, so kann gesagt werden, dass in Bahia mehr dafür Bedacht genommen ist, wirklich Erkrankten Hilfe angedeihen zu lassen, als die Ursachen von Erkrankungen zu bekämpfen. Wenigstens ist nicht zu erkennen, dass der

[1]) Erst im Jahre 1849 soll das gelbe Fieber zum erstenmale nach Bahia eingeschleppt worden sein.

Digitized by Google

öffentlichen Reinlichkeit die genügende Sorgfalt zugewendet würde. Während der obere Theil der Stadt mit seinen schönen luftigen Straßen und großen Plätzen sehr rein gehalten ist, ist der untere Theil der Stadt, wo sich die Wohnungen armer Leute befinden und die große geschäftliche Bewegung auch sonst dazu beiträgt, einen wahren Seuchenherd zu schaffen, sehr vernachlässigt, und kann geradezu als unrein bezeichnet werden. Gerade hier sollte aber die Stadtverwaltung auf die größte Reinlichkeit dringen, soferne das vielfach ausgesprochene Urtheil nicht ein gerechtfertigtes bleiben soll, dass man in Bahia in der öffentlichen Sanitätspflege noch nicht auf der Höhe der Zeit zu stehen scheint.

Über die nautischen Verhältnisse der Bahiabucht berichtet Fregattenkapitän Müldner das Folgende:

Infolge der ziemlich niedrigen Beschaffenheit und gleichmäßigen Configuration der Küste, können beim Anlaufen von Bahia die Umrisse des Landes, namentlich bei dem oft herrschenden, nicht ganz klaren Wetter erst auf die Entfernung von etwa 20 Seemeilen unterschieden werden. Das Leuchtfeuer von Itapuan kann infolge seiner beträchtlichen Höhe sowohl bei Tag als bei Nacht in einer Entfernung von 10 Seemeilen als verlässliches Peilungsobject gelten, während das Leuchtfeuer von San Antonio erst in jenen Peilungen sichtbar wird, welche nördlich von der (vom Schiffe aus gerechneten) Peilung W z. N $^{1}/_{2}$ N liegen.

Von OSO kommend steuere man gegen die Spitze von Itapuazinho, und wende kaum auf eine Meile Entfernung vom Lande in den Nordcanal zwischen der San Antonio-Bank und der Halbinsel von Bahia. Die Markirungsbojen der letztgenannten Bank können bei heiterem Wetter auf ungefähr 5 Seemeilen wahrgenommen werden.

Nach Doublirung des Feuers von San Antonio, und nachdem man um die Germania-Boje [1]) gesteuert, halte man die Gamboa-Felsen steuerbord lassend auf die Spitze Mount Serrat ab, bis man die durch eine Boje markirten Gamboa-Felsen passirt hat; sodann nehme man den Curs gegen das Arsenal, wo Schiffe von 4—5 *m* Tauchung auf eine Entfernung von einer halben Seemeile vom Lande einen sicheren Ankerplatz finden.

Sollte das Einlaufen durch den Nordcanal zur Nachtzeit stattfinden müssen, so ist für Schiffe von mehr als 5 *m* Tiefgang wegen der San Antonio-Bank die größte Vorsicht zu beachten, da der Canal für solche Schiffe nur in einer Breite von einer halben Seemeile befahrbar ist. Die Bojen sind nicht beleuchtet, und bieten demnach in dem gedachten Falle keinen Anhaltspunkt; auch das Loth ist nur von geringer Hilfe, da am Nordende des Canales die Wassertiefe plötzlich von 9 auf $3^{1}/_{2}$ *m* abnimmt.

Es mag Erwähnung finden, dass die auf den englischen Seekarten bei der Passage von Vermelha eingezeichnete Flaggenstange in Wirklichkeit nicht vorhanden ist; ebenso dass im Leuchtfeuerverzeichnisse für die südamerikanischen Gewässer vom Jahre 1885 die Sichtweite des Feuers von San Antonio mit 14 Seemeilen angegeben ist, während dasselbe in Wirklichkeit nur auf 8 Seemeilen sichtbar ist, eine Thatsache, die übrigens einer Correctur auf der

---

[1]) Diese Boye markirt die gefährliche Stelle, an welcher im Jahre 1872 das schöne Bremer Schiff Germania scheiterte; den Bemühungen des Hafenkapitäns Hasselmann gelang die Rettung der Mannschaft, aber das Schiff ging in der Brandung zugrunde.

Seekarte entspricht, welche weit älter ist als das erwähnte Leuchtfeuerverzeichnis.

Rücksichtlich der herrschenden Strömungen räth die englische *Sailing Directory* in der Zeit von März bis September Morro San Paolo anzusegeln, während der übrigen Zeit des Jahres aber die Küste beiläufig 10 Meilen nördlich von Itapuan Point anzuthun. Die Stärke der Strömungen ist zumeist eine ansehnliche, und es muss denselben namentlich zur Nachtzeit alle Beachtung gewidmet werden.

Wäre man gezwungen, Bahia bei Nacht unter Umständen anzulaufen, welche ausgelöschte Leuchtfeuer mit sich bringen, so müsste die Position des Schiffes noch kurz zuvor auf das Genaueste ermittelt werden. Für Schiffe, die mehr als 5 *m* tauchen, wäre in einem solchen Falle das Anlaufen von SSO her anzurathen, da man in dieser Route bei entsprechender Berücksichtigung des Stromes von der San Antonio-Bank freikäme, und sich nach den Lichtern der Stadt weiter richten könnte. Seichter gehende Schiffe können bei Flut die San Antonio-Bank gefahrlos übersegeln. Am meisten Aufmerksamkeit erfordert, besonders bei Nacht, die schon früher genannte Germania-Untiefe.

Über die Wind- und Strömungsverhältnisse sind die in den *Sailing Directories* enthaltenen Angaben als vollkommen zutreffend zu bezeichnen.

Der Ankergrund zwischen der Gamboa- und der Panellabank ist ein sehr guter, und es genügt unter gewöhnlichen Verhältnissen ein Anker allein zur ausreichend gesicherten Vertaünng. Man ist auf diesem Ankerplatze vor den in der Sommerszeit — vom August bis März — vorherrschend NO- und SO-Winden gut geschützt.

Die in der Bucht zum Verkehr dienenden Boote sind leicht und doch solid gebaut, und es gestatten die herrschenden Windverhältnisse meistens, zum Bootsverkehre die Segel zu benützen. Kriegsboote können vom frühen Morgen an bis 10 Uhr abends an dem kleinen Bootshafen des See-Arsenales anlegen. Nördlich des Arsenales zieht ein langer, gut ausgebauter Quai hin, der zwar stellenweise mit steinernen und eisernen Stiegen zum Anlegen der Boote versehen ist, doch befinden sich diese Anlegetreppen zumeist in einem etwas schadhaften Zustande.

Von den Flüssen, welche in die Bai münden, ist der Paraguassú der bedeutendste. Derselbe ist von seiner Mündung bis Caxveira mit seicht gehenden Raddampfern befahrbar, während der Rio Subach — auf den englischen Karten als Rio San Francisco bezeichnet — sowie der erstgenannte Fluss stromaufwärts von Caxveira, nur für die einheimischen Sangades und Canoes genügende Wassertiefe aufweist.

Nördlich von Bahia verläuft die Seeküste ohne Einbuchtungen; südlich dagegen ist die Configuration eine mannigfaltigere und bietet mitunter günstigere Anlegestellen. —

Sowie Bahia an Zahl der Einwohner in Brasilien die zweite Stelle einnimmt, so ist auch der Rang ein hervorragender, welchen diese Stadt in commercieller Beziehung im Lande einnimmt. Eine neuere Statistik der allgemeinen Handelsbewegung von Bahia ist dem Commandanten des ALBATROS zwar nicht zugänglich gemacht worden, aber über die für uns wichtigste Seite der Handelsthätigkeit von Bahia, nämlich über die Beziehungen derselben zu jener unserer Monarchie, ist es seinen sorgfältig angestellten Umfragen gelungen, das Folgende in Erfahrung zu bringen.

Der Export an Massenproducten aus Bahia, bestehend aus Baumwolle, Tabak, Rohzucker und Kaffee, befindet sich zum größten Theile in den Händen einiger weniger großer Häuser, welche den Markt in diesen Artikeln vollständig beherrschen. Dass von der Beherrschung eines Marktes zu seiner Ausbeutung gewöhnlich kein weiter Weg ist, das wissen auch über dem großen Wasser Jud und Christ; so heißt es z. B., dass die Großhändler von Bahia den von ihnen ausschließlich abhängigen Journalen die Veröffentlichung telegraphischer Marktberichte von fremden Plätzen nicht gestatten. Ihre Häuser bekommen diese wichtigen Nachrichten in chiffrirten Depeschen; die Zeitungen aber sind darauf angewiesen, die Handelsdepeschen erst aus den Journalen der übrigen südamerikanischen Häfen zu entnehmen, wodurch diese Nachrichten dem kleineren Kaufmanne und dem Publicum erst zu einer verspäteten Zeit bekannt werden, in welcher sie jedenfalls schon an Wert verloren haben.

Für den Import aus unserer Monarchie ist das in Bahia maßgebende Haus jenes von A. Bercke und die Firma August Alfons Saam. Den Mittheilungen der Chefs dieser Firmen zufolge, kann bezüglich des Importes all dasjenige als geltend angesehen werden, was schon über Pernambuco in dieser Richtung Erwähnung gefunden hat. Nebstbei aber sei noch Folgendes zu bemerken.

Stahl wird von der Firma Saam aus Klagenfurt über Genua eingeführt, und heißt in Bahia diese Ware Mailänder Stahl; trotz dieses fremden Namens ist das Product doch in Bahia allgemein als österreichisches Erzeugnis bekannt.

Seit einigen Jahren werden Leinenstoffe, wie sie unter dem Namen Crias bekannt sind, aus Trautenau eingeführt.

Ebenfalls erst seit kurzer Zeit finden Teppiche einigen Absatz; Vorhänge sind dagegen in Bahia gar nicht im Gebrauche.

Ein bedeutender Consum besteht in bunten, meist ordinären Baumwollshawls, welche von den Negerinnen und farbigen Weibern als Kopftücher getragen werden. Die Form dieser Tücher ist die eines Dreieckes von 1—1,5 *m* Basis und 0,5—0,7 *m* Höhe. Herr A. Bercke ist der Ansicht, dass diese Art von Tüchern in Österreich billiger als in Deutschland oder in Frankreich erzeugt werden könnten.

Außer den beiden obenerwähnten Handelsfirmen ist auch das Handlungshaus des Herrn José do Conde in der Einfuhr österreichischer Waren sehr thätig. Das Hauptgeschäft dieses Handlungshauses besteht in der Einfuhr österreichischer und ungarischer Mehle; doch ist Herr do Conde bestrebt, auch den Handel mit anderen Erzeugnissen aus unserer Monarchie und dem Deutschen Reiche zu beleben, zu welchem Zwecke er periodisch Mitteleuropa bereist, um die erforderlichen Verbindungen anzuknüpfen und die nöthigen Abmachungen zu treffen. —

Herrn do Conde lernte der Schiffscommandant bei Gelegenheit einer der sehr belebten und angenehmen Soiréen kennen, die der k. u. k. Consul zu Bahia, Herr Dobbert, auf seinem reizenden Landsitze zu Ehren des ALBATROS veranstaltete. Der genannte Consul gab sich trotz der ihn in Anspruch nehmenden Geschäftsthätigkeit alle Mühe, dem Stabe des ALBATROS die Dauer des Aufenthaltes zu Bahia zu einer genussreichen Erholungszeit zu gestalten; sein Haus war den Schiffsangehörigen vom ersten Tage an auf das gastlichste geöffnet, und in dem Kreise der hochgebildeten Familie des Consuls fand

Google

man die herzlichste Aufnahme und vielfache geistige Anregung. Mit den einflussreichsten Personen der Stadt und Provinz Bahia unterhält Herr Dobbert, welcher schon seit einer Reihe von Jahren das brasilianische Bürgerrecht erworben hat, die besten Beziehungen; und dies kommt natürlicherweise den Angehörigen der von ihm vertretenen Monarchie in jeder Weise auf das Beste zustatten. Nicht leicht könnten die Interessen der Monarchie und ihrer Staatsangehörigen in besserer Weise vertreten sein, als dies in Bahia durch Herrn Dobbert der Fall ist.

Auch der Vorsteher des Zollamtes zu Bahia, Herr Hasselmann, ein Brasilianer deutscher Abstammung, machte den günstigsten Eindruck; von diesem einflussreichen Beamten ist es bekannt, dass er den Handelsschiffen unserer Flagge stets mit dem größten Entgegenkommen begegnet, und denselben auch manche mit dem Gesetze vereinbare Erleichterung zukommen zu machen versteht.

Die officiellen Besuche, welche der Schiffscommandant nach seiner Ankunft beim Präsidenten der Provinz, beim Militär- und beim See-Arsenals-commandanten abstattete, wurden in der von der internationalen Etikette gebotenen Weise an Bord erwidert; die vom Schiffe an das Land rückkehrenden Würdenträger wurden jedesmal von der Hafenbatterie mit dem ihrem Range entsprechenden Geschützsalute empfangen.

S. M. Schiff ALBATROS hatte während des Aufenthaltes in Bahia zweimal Gelegenheit sich an eben stattfindenden brasilianischen Nationalfeiern — über ergangene Einladung — zu betheiligen; das erstemal am 2. December, als dem Geburtstage des Kaisers Dom Pedro II., das anderemal am 6. December zur Feier des Geburtsfestes des Prinzen August. Während das Geburtsfest des Kaisers durch die den ganzen Tag über geführte große Flaggengala gefeiert wurde, konnte in dem zweiten Falle nur die kleine Flaggengala mit der brasilianischen Flagge am Großtopp geführt werden, weil das Kanonenboot eben im Begriffe stand, den Hafen zu verlassen, um sich nach Rio de Janeiro zu begeben. —

Dem allseitig freundlichen und herzlichen Entgegenkommen dankten es die Reisenden des ALBATROS, dass der Aufenthalt, welchen das Schiff in Bahia nahm, trotz seiner kurzen Dauer für sie nicht nur ein genussvoller, sondern auch ein sehr interessanter und anregender Reiseabschnitt wurde. Mehrere Ausflüge in die berühmt schöne, von der prachtvollsten Vegetation bedeckten Umgebung der Stadt wurden veranstaltet; man genoss in vollen Zügen die überwältigende Pracht der Tropennatur, die ganz besonders denjenigen so mächtig ergreift, der sich zum erstenmale mitten in ihre Wunder versetzt findet. — Aber auch wehmüthige Reminiscenzen wurden in diesem Paradiese wach, als man jenes wunderbaren *Tich's* ansichtig wurde, dessen wiederholter Anblick den zu ebenso ungeahntem als tragischen Geschick ersehenen Erzherzog Ferdinand Max — im Jahre 1860 — zu einer wahrhaft begeisterten Schilderung [1]) hingerissen hat, und auf dessen trübem und schlammigem Wasser, in schwankendem Kahne, der kaiserliche Prinz und Admiral zum erstenmale Gelegenheit fand, seines Reisegenossen Corvettenkapitäns v. Tegetthoff unvergleichliche Kaltblütigkeit als Augenzeuge zu bewundern....

---

[1]) »Reiseskizzen. Bahia.« Als Manuscript gedruckt. Wien, 1860.

Am Morgen des 6. December verließ ALBATROS die Rhede von Bahia. Um 7 Uhr 45 Minnten wurde in Bewegung gesetzt; doch vernrsachte der Umstand, dass der Anker unklar heraufgekommen war, einen Aufenthalt von einigen Viertelstunden, indem zur Vornahme der Klarungsarbeiten vor der Rhede gestoppt werden mnsste. Um 8 Uhr 45 Minuten konnte man die Fahrt wieder aufnehmen, woranf in den Curs SSO gesetzt wurde. Eine Stnnde später gab der Schiffscommandant den Befehl, die Maschine anslanfen zu lassen nnd alle Segel beiznsetzen. Der günstige frischende Wind ans ONO gestattete in dem gleichen Curs seewärts weiter zu steuern, wobei die Küste bei Bahia um 11 Uhr vormittags gänzlich außer Sicht kam.

Um Mitternacht des 6. wurde das Schiff in den Curs Süd, und da das astronomische Beeteck am 7. eine Stromversetzung gegen Westen im Betrage von zehn Meilen aufwies, in den Curs Süd $^3/_4$ Ost gesetzt, um die Abrolhos-Insel in einer Distanz von 32 Meilen zu passiren; dies wnrde während der zweiten Nachtwache erreicht. Der ONÖliche Wind, ebenso friech als stetig wehend, ließ das Schiff während des Segeltages vom 7. anf den 8. December die größte von diesem Schiffe bishin erzielte Generaldistanz, nämlich 191 Meilen, erreichen; mehrere Stunden hintereinander war die Geschwindigkeit nicht nnter 9 Meilen gesunken, aber es war das Schiff bei dieser Fahrtgeschwindigkeit auch immer ziemlich heftigen Rollbewegungen ausgesetzt geweeen.

Dienstag den 8. um 9 Uhr Vormittags wurde der Curs SW z. S $^3/_4$ S, Donnerstag den 10. um 1 Uhr nachts der Curs SW z. W. genommon, nm das Schiff mit Hilfe des in der Stärke 4—6 wehenden nordöstlichen Windes in die Nähe des Caps Frio zu bringen. Am selben Tage wies die Besteckrechnung eine Stromvereetznng von 31 Meilen nach SW z. S $^1/_2$ S auf; zngleich mit der Vornahme der hiedurch bedingten Cursänderung bis SW z. W $^1/_4$ W kam nm 1 Uhr 20 Minnten nachmittags Cap Frio, und bald darauf der zwischen diesem Cap nnd Punta Negra gelegene Küstenstrich in Sicht. Bei Sonnenuntergang befand sich das Schiff schon in dem Bereiche des Leuchtfeuere von Raza.

Während der Dauer der Nacht von dem 10. anf den 11. ließ der Commandant das Schiff mit verkürzten Segeln Borde nach NW z. N und O z. S$^3/_4$ S machen; bei Tagesanbruch wnrde der Curs wieder direct gegen das Land genommen, nnd nm 9 Uhr vormittags wurden die Segel geschlossen, nnd unter Dampf gegen die Einfahrt des Hafens von Rio de Janeiro gesteuert.

Eine halbe Stunde nach Mittag legte man das Schiff vor Anker und zwar innerhalb des Forts Villegagnon nnd Rat-Ieland. Über Aufforderung des Hafenamtes wnrde im Lanfe des Nachmittags dieser Ankerplatz gewechselt. Der neue Ankerplatz, welcher dem Schiffe angewiesen worden war, lag zwei Kabeln NO $^1/_2$ N von der früher erwähnten Rat-Insel.

Während der Reise von Bahia nach Rio de Janeiro hatte das Schiff eine Distanz von 777,4 Meilen in 5 Tagen nnd 4,8 Stnnden zurückgelegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von 6,2 Meilen entspricht.

7. Rio de Janeiro.

In der Hauptstadt des brasilianischen Kaiserreiches angelangt, widmete der Commandant des ALBATROS nach Erledigung der ersten dienstlichen und der zahlreichen von der Etikette gebotenen Geschäfte seine ganze Thätigkeit auch hier wieder der Erforschung und Sammlung jener Daten und Urtheile, die zu den heimischen Interessen in Beziehung stehen, oder geeignet erscheinen, durch entsprechende Beachtung diese vaterländischen Interessen zu fördern.

Es ist begreiflich, dass hier, in dem politischen Centrum des Staates, so manche Angelegenheit in einer gewissen Weise sich verallgemeinerte; von den Verhältnissen, die in der Hauptstadt in dieser und jener Richtung obwalten, lenkte sich der Blick oft nach verwandten Zuständen im ganzen Reiche.

Die Urtheile, die sich Fregattenkapitän Müldner über manche brasilianische Dinge gebildet, die Eindrücke, die im Umgange mit des Landes kundigen Personen gewonnen, und die Daten, die zum Theile von diesen Personen erhalten wurden, bildeten das Substrat eines von dem genannten Schiffscommandanten erstatteten handelspolitischen Berichtes über Brasilien. — Wir hoffen bei unseren Lesern keinem Widerspruche zu begegnen, wenn wir diesen Bericht, bevor wir uns mit Rio de Janeiro selbst befassen, zur Grundlage einiger allgemeiner Ausführungen über Brasilien nehmen, wobei wir uns nur gestatten wollen, dort, wo uns etwa neuere Daten zur Verfügung stehen, die Angaben des Berichtes hie und da zu vervollständigen.

Brasilien ist nicht weit davon entfernt, an Größe dem ganzen Continente Europa gleich zu sein. Nach den neuesten Berechnungen beträgt der Flächeninhalt des Reiches, der einzigen Monarchie auf amerikanischem Boden, 8 337 218 km^2; nur das Großbritannische Reich mit Einrechnung Indiens, sämmtlicher Colonien und Dominien, Russland, die Vereinigten Staaten und China übertreffen das brasilianische Kaiserreich an Ausdehnung. Dieses ungeheure Territorium wird aber nur von 12 333 375 Menschen — nach den Angaben für das Jahr 1883 — bewohnt. Von dieser Bevölkerung gehören 51,6% dem männlichen, und nur 48,4% dem weiblichen Geschlechte an. Eine rasche Zunahme der Bevölkerung in natürlicher Weise ist demnach vorerst nicht zu erwarten; die Einwanderung wird das meiste thun müssen, um das Land ausgiebig zu bevölkern, und eine Bewohnerschaft in das Land zu bringen, welche die unermesslichen natürlichen Reichthümer desselben in

Digitized by Google

solcher Weise wird ausbeuten können, wie dies in den Culturländern der alten und zum Theile selbst der neuen Welt schon der Fall ist.

In der angegebenen Bevölkerungszahl sind die zum Theile nomadisirenden Indianerstämme, die geringen Reste der Nachkommen der von der weißen Race verdrängten und vertilgten Ureinwohner, nicht inbegriffen; man schätzt ihre Anzahl auf etwa 600 000—1 000 000, wodurch sich für Brasilien eine Gesammtbevölkerung von über 13 Millionen Menschen ergeben würde.

Der nördliche Theil des Kaiserreiches bildet das Gebiet des Amazonenstromes — eine Ebene von geringer Erhöhung, welche von den zahlreichen schiffbaren Nebenflüssen des Hauptstromes durchschnitten wird; die östlichen Provinzen haben ein gebirgiges Terrain von mäßiger Erhebung. Der südliche Theil, etwa von dem Breitenparallel der Hauptstadt Rio an gerechnet, besteht aus drei stufenweise sich erhebenden Plateaux, die im Westen dem Stromgebiete des La Plata angehören.

Alluvialboden herrscht vor, welcher insbesondere im Süden auf einer Granitunterlage ruht, und in welchem zahlreiche erratische Blöcke eingebettet sind.

Obwohl zu großem Theile in der heißen, oder dem Reste nach doch in der warmen Zone gelegen, ist das Klima Brasiliens eigentlich kein übermäßig heißes zu nennen, da die Temperatur an den Küsten durch den Einfluss des Oceans und die constanten Oceanwinde, im Innern aber durch die erhöhte Lage sehr bedeutend temperirt wird. Selbst das Amazonengebiet erfreut sich im Verhältnisse zu seiner äquatorialen Lage einer gemäßigten Temperatur, da die Seewinde bis auf 800 Meilen in das Innere vordringen. Die Seewinde bringen viel Feuchtigkeit mit sich, und die hiedurch bedingten Niederschläge tragen zu der außerordentlichen Fruchtbarkeit des Bodens bei.

Die Küste ist im allgemeinen mäßig erhöht, stellenweise wohl auch ganz niedrig; die Anzahl der guten Häfen, welche diese Küste bietet, kann im Verhältnisse zu der großen Ausdehnung der Küste nicht als bedeutend angesehen werden. Die natürlichen Seehäfen sind für das Land als Zugangspunkte zum Weltverkehre von um so größerer Wichtigkeit, als die zahlreichen Flüsse an ihren Mündungen beinahe ausnahmslos seicht und für die Schifffahrt, mit Ausnahme der kleinen Küstenschiffahrt, unzugänglich sind. Auch sind die meisten Flüsse nur eine geringe Strecke weit schiffbar, so dass sie als Verkehrsadern nicht in Betracht kommen. Die beiden großen Ströme, der Amazonenstrom und der La Plata sind es allein, welche eine solche Bedeutung für Brasilien haben; aber die Eröffnung des La Plata musste für Brasilen bekanntlich erst durch einen Krieg gegen Paraguay erkämpft werden.

Immense Gebiete im Norden und Nordwesten des Reiches harren noch der näheren Erforschung.

Die früher der Zahl nach angegebene Bevölkerung Brasiliens ist, wie überall auf amerikanischem Boden, drei verschiedenen Racen und den Mischlingen aus diesen Racen angehörig. Man veranschlagt die Angehörigen der kaukasischen Race auf 36, die Mischlinge verschiedener Spielarten auf 37, die Neger auf 18, die Indianer auf 9% der Gesammtbevölkerung; in dem Verhältnisse aber, in welchem diese verschiedenen Menschenarten nebeneinander vorkommen, ist ein wesentlicher Unterschied zwischen den einzelnen Theilen des Reiches bemerkbar, besonders ist ein charakteristischer Unterschied zwischen dem Norden und dem Süden unverkennbar. Im Norden ist häufig die schwarze Race, wenn auch nicht mehr in vollständiger Reinheit, oft die

weitaus überwiegende; je weiter man aber nach dem Süden vordringt, desto mehr überwiegt die kaukasische Race. Nicht allein sind die portugiesischen Abkömmlinge hier überall in der unbestreitbaren Mehrzahl, sondern auch die zahlreichen Einwanderer anderer europäischer Stämme sind mehr in den südlichen Districten vorfindlich.

Bekanntlich war Brasilien bis vor kurzem der einzige Staat auf amerikanischem Boden, welcher die Sclaverei noch zu seinen gesetzlichen Einrichtungen zählte. Es war keine leichte Aufgabe, in Brasilien an die Aufhebung der Sclaverei zu schreiten. Man hatte dort das Beispiel vor Augen, wie die reichen und blühenden westindischen Colonien rapid verfallen waren, als die Arbeit des Negers zu einer Sache seiner freien Entschließung gemacht worden war; man sah, dass das halbe Jahrhundert, welches seit Aufhebung der Sclaverei dort vergangen war, nicht genügt hatte, um diese ehemals so reichen Inseln in den früheren Zustand der Blüte zurückzuführen, und man vernahm, dass die Hoffnung, es könne dies je überhaupt wieder gelingen, eigentlich nirgends mehr gehegt wird. Der blutige nordamerikanische Krieg — obwohl hier die Aufhebung der Sclaverei wohl nur als die falsche Flagge angesehen werden durfte, unter welcher der industrielle Norden gegen den agrarischen Süden um die Hegemonie stritt — war auch nicht geeignet, ermuthigend auf die Freunde der Sclavenbefreiung in Brasilien einzuwirken.

Dem hochsinnigen Monarchen, der auf seinem Schmerzenslager auf europäischem Boden die ersehnte Kunde vernehmen durfte, dass der Lieblingswunsch seiner menschenfreundlichen Seele endlich erfüllt, die große Lebensaufgabe, die er sich gestellt, gelöst sei, diesem Monarchen wird die von ihm schrittweise angebahnte, gut vorbereitete und endlich beschleunigt durchgeführte Sclavenemancipation in Brasilien, ein unvergängliches Blatt in der Geschichte Südamerikas sichern. — Kaiser Dom Pedro II., vom edlen Visconde do Rio Branco bestens untersützt, hat alle Schwierigkeiten zu überwinden gewusst, welche sich der Aufhebung der Sclaverei begreiflicherweise in nicht geringer Zahl entgegensetzten; der im Jahre 1871 im Principe beschlossenen Sclavenbefreiung folgten seither eine Reihe von Gesetzen, welche alle die Tendenz zeigten, den Zeitpunkt immer näher zu rücken, in welchem es in Brasilien keine anderen als freie Menschen mehr geben sollte; noch im Jahre 1886 — am 30. Juni — bezifferten sich die im Bereiche des brasilianischen Kaiserstaates lebenden Sclaven mit 1 085 588 [1]); nach dem damaligen Stande der

[1]) Das Verhältnis der Zahl Freier gegen jene der Sclaven war in den einzelnen Landestheilen ein sehr ungleiches. Während (zu dem angegebenen Zeitpunkte) die eben so riesige als dünn bevölkerte Provinz Amazonas (1 897 020 *km*²) und die kleine (zwischen Paranahyba und Rio Grande del Norte situirte, aber dichter bewohnte) Küstenprovinz Ceará (104 250 *km*²) keine Sclaven mehr zählten, bei einer Gesammteinwohnerzahl von 80 942 und 722 000 Einwohner, zählte man in den Provinzen:

Parà	unter	343 511	Einwohnern	9 750	Sclaven,	oder	zwischen	1/3 und 1/4
Maranhão	„	430 059	„	11 200	„	„	nahezu	1/4
Piauhy	„	239 691	„	5 548	„	„	„	1/40
Rio Gr. d. N.	„	269 051	„	2 299	„	„	weniger als	1/100
Parahyba	„	432 817	„	8 550	„	„	„ „	1/50
Pernambuco	„	1 014 700	„	26 200	„	„	„ „	1/43
Alagôas	„	397 379	„	1 150	„	„	„ „	1/390
Sergipe	„	211 173	„	16 700	„	„	„ „	1/14
Bahia	„	1 655 403	„	54 110	„	„	„ „	1/30
Esp. Santo	„	100 717	„	13 312	„	„	„ „	1/7
Rio de Janeiro	„	938 831	„	158 567	„	„	„ „	1/6

einschlägigen Gesetzgehung wäre erst nach Verlauf von 45 Jahren der letzte Sclave frei geworden, da es noch solche gab, die vor Erlass der Bestimmnng geboren waren, welche jedem Nengehornen die Freiheit zusicherte, sie also unter Umständen erst das sechzigste Lehensjahr hätten erreichen müssen, um nach einer anderen gesetzlichen Bestimmnng die Freiheit zu erreichen. Es bedentete also wieder einen gewaltigen Sprnng in der vom Kaiser Dom Pedro II. so eifrig nnd nnahlässig geförderten Emancipationsfrage, dass ehen jetzt, während wir dies schreiben, der Telegraph die Kunde über den Ocean bringt, ein neues Gesetz hahe die gänzliche nnd unbedingte Freilassung aller noch in der Sclaverei Befindlichen beschlossen.

Die Erfahrungen, welche in anderen Ländern mit der Aufhehung der Negersclaverei gemacht worden waren, hatten namentlich gezeigt, welch hochgradig ungünstige wirtschaftliche Folgen die Desorganisation der Arbeit dnrch plötzlichen Entzng an Arheitskräften in jenen Zweigen der Thätigkeit hervorhringt, in welchen die Arbeit der Neger einen hervorragenden Platz einnahm. Man ließ diese Erfahrungen in Brasilien nicht unheachtet; wenn auch zu hoffen stand, dass hier die Neger dnrch die allmähliche und in keiner Weise überstürzte Befreiung eher die Eigenschaften gewinnen würden, welche für den freien Arheiter nöthig sind nnd welche dieselben eben in anderen Ländern so sehr vermissen ließen, so war es doch zweifellos, dass die Emancipation der Neger im ganzen und großen einer Herabsetznng der im Lande verfügbaren Arbeiterkräfte anch hier werde gleichkommen müssen. Deshalb war man, nm die schädlichen Folgen für die Landescnltur zu vermeiden, hier von langer Hand her darauf bedacht, Ersatz für den Ansfall zu schaffen, mit anderen Worten, in Brasilien ist die Action der Sclavenemancipation von einer gleichzeitigen Action znr Heranziehung von Einwanderern hegleitet gewesen. Große Geldsummen sind von staatswegen darauf verwendet worden, enropäische Ansiedler nach dem Lande zu hringen. Gewiss waren die Ahsichten, welche die Regiernng dabei leiteten, die hesten und lantersten; aber es konnte nicht fehlen, dass auch die Specnlation sich der Sache hemächtigte; es hildeten sich Gesellschaften, welche ihre Thätigkeit in Europa his in die verstecktesten Dörfer zu erstrecken wussten, wo darauf gerechnet werden konnte, dass sich Leute zur Auswanderung bereden lassen würden. Zugleich wurden in Brasilien große Landstrecken angekauft und bei der Parcellirung derselhen und dem Verkaufe der einzelnen Parcellen an die anlangenden Einwanderer wnrden große Summen gewonnen [1]). Es wäre aher ungerecht, wenn man sagen wollte, dass die Specu-

Municipio Nentro	unter	435 568	Einwohnern	7 200	Sclaven, oder weniger als	1/62
São Paulo	„	1 058 950	„	71 400	„ „ „ „	1/15
Paranà	„	189 668	„	3 200	„ „ „ „	1/63
Sta. Caterina	„	201 043	„	4 800	„ „ „ „	1/50
Rio Gr. do Snl	„	899 100	„	8 040	„ „ „ „	1/112
Minas Geraes	„	2 449 010	„	159 800	„ „ „ „	1/16
Goyaz	„	191 711	„	5 100	„ „ „ „	1/38
Matto Grosso	„	72 051	„	980	„ „ „ „	1/72

[1]) Es kam oft vor, dass dnrch das gewissenlose Treiben der Speculanten die Regierung hintergangen und vor den von ihr herbeigerufenen Colonisten compromittirt wnrde. Ein Fall solcher Art ereignete sich in den Jahren 1877 nnd 1878 beim Ankanfe von weiten Länderstrecken in der Provinz Paranà, für welche die Regierung über eine Million ausgegeben hatte, nnd sie in Parcellen à 60·5 *ha* an mehrere tausend Deutschrussen vertheilte. Der größte Theil der Länder war unfrnchtbar; Regierung und Einwanderer waren betrogen; erstere musste den größten Theil der letzteren in

lation und Gewinnsucht die einzigen oder doch die überwiegenden Triebfedern waren, welche die Heranziehung von Einwanderern durch Private begünstigten; im Gegentheile gab es viele reiche Leute, die aus wahrhaft patriotischen Gründen, um dem Lande die Wohlthaten vermehrter Arbeitskräfte zuzuwenden, sich an dem Werke betheiligten und dabei auch finanzielle Opfer keineswegs scheuten. Von solchen Patrioten hat die über das ganze Land verbreitete *Sociedade Central de Immigracão* sich aller Förderung zu erfreuen gehabt.

Das gemäßigte, dem südeuropäischen ähnliche und auf kurze Entfernung von der See sehr gesunde Klima der Südprovinzen macht die Plateaux dieses Theiles des Kaiserreiches zum vornehmlichsten Ziele der europäischen Einwanderung, soferne sich dieselbe überhaupt nach Brasilien richtet. Zu dieser Einwanderung trägt auch Österreich bei, Ungarn hingegen fast gar nicht. Man findet von unseren Landsleuten in den Ackerbaudistricten von Südbrasilien namentlich polnische Bauern aus Galizien, dann Tiroler, Mährer, Schlesier u. s. w.

Während die Acclimatisation im nördlichen Theile von Brasilien erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringt, geht dieselbe in den Südplateaux rasch und ohne Beschwerden vor sich; die Leute auf den sogenannten Colonien sehen gut aus und gedeihen vorzüglich, wobei man keinen Unterschied darin bemerkt haben will, wenn die Leute streng abgeschlossen bleiben oder wenn sie im Gegentheile sich mit den Angehörigen anderer Stämme vermischen. In der Provinz Paranà, einer derjenigen, wo die meisten und bevölkertesten solcher Colonien sich befinden, sollen unter 120 000 Einwohnern 10 000 Polen, worunter 6000 aus Österreich angesiedelt sein; diese letzteren sind zumeist in der Nähe der Stadt Curityba mit Ackerbau beschäftigt. Aus anderen österreichischen Ländern sollen in dieser Provinz etwa 1000 Menschen leben.

Der Zahl nach betrug die Einwanderung in Brasilien von 1877 bis 1885 207 163 Personen, und zwar im Jahre 1883 26 789, im Jahre 1884 17 999, im Jahre 1885 22 727 [1]).

Am stärksten sind unter den im Lande lebenden Fremden die Portugiesen vertreten; die deutschredende Bevölkerung wird auf etwa 200 000 Per-

---

die Heimat rückbefördern lassen. Diese Bedauernswerten wurden dann im südlichen Sibirien angesiedelt; schwerlich haben sie dort ein glücklicheres Los gefunden als die wenigen in Brasilien zurückgebliebenen Landsleute, die seither, von der dortigen Regierung in jeder Weise unterstützt und bevorzugt, zu einem behaglichen Wohlstande gelangt sein sollen.

[1]) Diese Zahlen, Brachellis Werk entnommen, scheinen auf einer nicht vollständigen Statistik zu basiren; wenigstens sind die analogen Zahlen durchaus höhere, welche das dipl. stat. Jahrbuch angibt. Nach letzterer Quelle wären eingewandert:

Im Jahre 1882	27 197
" " 1883	28 670
" " 1884	20 087
" " 1885	30 135
" " 1886	25 741

Im letztgenannten Jahre soll sich die Einwanderung auf die einzelnen Nationen vertheilt haben, wie folgt:

Italiener	11 582
Portugiesen	6 287
Deutsche	2 400
Spanier	1 139
Österreicher	644
Polen	146
Engländer	93
Amerikaner	54
Andere	3 178

Digitized by Google

sonen veranschlagt, wovon etwa 90 000—100 000 auf die Provinz Rio Grande do Sul entfallen.

Die dem portugiesischen Stamme eigene Lebenskraft drückt im allgemeinen der Bevölkerung von Brasilien ihren Stempel auf; allgemein ist die portugiesische Sprache im Gebrauche. Obwohl die zahlreichen, meist nach Nationalitäten sich gruppirenden Colonisten eine Zeit hindurch ihre Sprache behalten, erlernen sie doch nach und nach die Landessprache, welche dann von ihren Nachkommen wohl alleinig gesprochen werden wird. Die portugiesische Sprache ist zugleich die einzige Amtssprache und jene, in welcher alle bedeutenderen Geschäfte abgewickelt werden.

Erwähnung verdient übrigens die *Lingua Geral*, aus einer Vermischung des Portugiesischen mit der Sprache der Autochthonen am Amazonenstrome entstanden, und auch zumeist nur für den Verkehr mit den Indianern in Anwendung. Eine identische oder doch nur sehr wenig verschiedene Sprache ist das sogenannte *Guarany*, welches im SW, im Stromgebiete des Paragnay und Paranà angetroffen wird. —

Vielleicht ist es für manchen unserer Leser von Interesse, die Grundzüge der Verfassung der einzigen amerikanischen Monarchie in aller Kürze zu erfahren.

Die erblich monarchische Constitution Brasiliens datirt vom 25. Mai 1824, und hat im Jahre 1834 und 1840 durch Additionalgesetze Modificationen erlitten. Abweichend von den Grundsätzen aller anderen Monarchien, nimmt die brasilianische Verfassung nicht drei, sondern vier von der Volkssouveränität ausgehende Gewalten an, indem außer der gesetzgebenden Gewalt, die zwischen dem Monarchen und dem Parlamente (der Generalversammlung, *Assemblea General*) getheilt ist, und der richterlichen Gewalt, welche den Gerichtshöfen übertragen ist, dem Kaiser nicht allein die Vollziehung, sondern noch eine eigens statuirte, sonst in keiner monarchischen Verfassung vorkommende vermittelnde Gewalt übertragen ist.

Die *Assemblea General* besteht aus dem Deputirtenhause von 125 Mitgliedern mit vierjähriger Mandatsdauer; das active sowohl als das passive Wahlrecht sind sehr weit erstreckt; ferners aus dem Senat, dessen 60 Mitglieder vom Kaiser auf Lebenszeit ernannt werden, indem er aus den von den Wählern der betreffenden Provinz vorgeschlagenen drei Candidaten einen fürwählt. Die Prinzen des kaiserlichen Hauses sind von ihrem erreichten 25. Lebensjahre an Senatoren.

Weitere Abweichungen von den Bestimmungen der meisten monarchischen Staatsverfassungen sind vor allem das ausdrücklich ausgesprochene Recht der *Assemblea General*, im Falle des Aussterbens der Dynastie eine neue Dynastie zu wählen; ferners ein aufschiebendes Veto des Monarchen, welches bewirkt, dass ein von der *Assemblea* beschlossenes Gesetz vorläufig nicht in Kraft tritt. Ein vom Monarchen durch zwei hintereinander folgende Legislaturperioden durch dieses Veto zurückgewiesener Gesetzentwurf wird aber als sanctionirt angesehen, wenn er darauf von der dritten Legislative unverändert erneuert beschlossen wird. Diese Art von vermittelnder Einflussnahme des Monarchen kann also bewirken, dass ein von demselben als schädlich angesehenes Gesetz durch etwa neun Jahre hindurch in seiner Wirkung aufgeschoben bleibt.

Die Verfassung der Provinzen gewährt denselben eine ziemlich weitgehende Autonomie. Die Provinzialversammlungen erlassen die für die Provinz giltigen Gesetze unter Sanction des Präsidenten der Provinz.

337013

Digitized by Google

Die obersten verwaltenden Staatsbehörden sind die sieben Ministerien: für die „Reichsangelegenheiten", worunter das Innere, Cultus und Unterricht verstanden werden, dann Justiz, äußere Angelegenheiten, Finanzen, Krieg, Marine, endlich Ackerbau, Handel und öffentliche Bauten.

Die politische Eintheilung des Landes geschieht in 20 Provinzen; man zählt 720 Municipienkreise, unter welch letzteren sich auch das Territorium der aus dem Provinzverbande ausgeschiedenen, von der Centralverwaltung direct abhängigen Reichshauptstadt befindet.

Das Einnahmen- und Ausgaben-Budget des Reiches zeigte in den letztverflossenen Jahren folgende Hauptziffern:

	1885/86:	Einnahmen $ 124 328 000,	Ausgaben	$ 149 774 000
	1886/87:	„ „ 132 881 600,	„	„ 142 888 510
(Präliminare)	1888:	„ „ 141 491 908,	„	„ 149 191 142

Der Voranschlag für das Jahr 1888 gliederte sich, wie folgt.

Einnahmen:

1. Zölle		$ 101 450 000
u. z. Einfuhrszölle	$ 83 000 000	
Ausfuhrszölle	„ 18 030 000	
Magazinsabgaben	„ 420 000	
2. Eisenbahnen		„ 9 600 000
3. Post und Telegraph		„ 2 000 000
4. Abgaben von Besitzübertragungen		„ 4 400 000
5. Gewerbesteuer		„ 3 600 000
6. Gebäudesteuer		„ 3 600 000
7. Andere Einnahmen		„ 16 841 908
	Summe	$ 141 491 908

Ausgaben:

Ministerium des Innern	$ 9 079 856
Justizministerium	„ 6 474 793
Ministerium des Äußern	„ 940 207
Marine	„ 10 847 314
Kriegswesen	„ 14 654 684
Ackerbau, Handel, öffentliche Arbeiten	„ 35 291 342
Finanzministerium	„ 64 203 712
Außerordentliche Ausgaben	„ 7 699 234
Summe	$ 149 191 142

Die Staatsschulden betrugen:

Am 31. März 1886	$ 664 715 678
„ 31. März 1887	„ 649 591 832

Diese Summe gliedert sich, wie folgt:

1. Innere Schulden	$ 440 433 200
Schulden zu 4, 5 und 6 %: 381 595 700	
„ „ 6 %, in Gold zahlbar: 20 657 500	
„ „ 4½ %, in Gold zahlbar: 38 180 000	
2. Äußere Schuld	„ 209 158 632
Im ganzen	$ 649 591 832

Wir halten es nicht für überflüssig, hier daran zu erinnern, dass das angewendete Zeichen $ hier nach brasilianischer Schreibweise für Milreïs, und nicht etwa für Dollars, angewendet ist. — 1000 *Reïs* (in der Einzahl *Real*, eine Bezeichnung, die ebenfalls zu manchen Irrungen Anlass bietet) geben ein *Milreïs*, dessen genauen Wert wir schon auf Seite 71 angegeben haben; der österreichische Leser wird nicht weit fehlgehen, wenn er den Milreïs mit 1 fl. ö. W. Gold identificirt.

Die Zahlenangaben des Budgets zeigen, dass das Bestreben vorhanden ist, die Ausgaben mit den Einnahmen im Gleichgewichte zu halten. Auch ist ersichtlich, dass die öffentliche Schuld in Abnahme begriffen ist; hingegen sind die Geldverhältnisse keine günstigen, indem als Umlaufsmittel ein Staatspapiergeld in Verkehr steht, welches einem zwischen 30 und 40% schwankenden Agio unterworfen ist. —

Wenn wir uns nun der Beschreibung der Producte Brasiliens zuwenden, so darf vor allem gesagt werden, dass hier der Landbau die allererste Stelle einnimmt; der größte Theil der Bevölkerung ist in der einen oder anderen Weise an dem Landbau betheiligt, auf welchem auch der gegenwärtige und wohl auch der zukünftige Wohlstand von Brasilien beruht. Die topographische Lage, das Klima, der Wasserreichthum, die Vegetationskraft des Bodens — alles vereinigt sich, um Brasilien zum Hervorbringen beinahe aller Culturpflanzen der Erde fähig zu machen.

Unter den zum Anbau gelangenden Nahrungspflanzen nimmt die Manjoca die erste Stelle ein. Diese Pflanze, aus deren Wurzeln Mehl und die auch in den auswärtigen Handel kommende Tapioca bereitet wird, ist über ganz Brasilien verbreitet. Den zweiten Rang nimmt der Mais ein, der vorzüglich in den südlichen Provinzen große Länderstrecken bedeckt; mehrere Arten von Bohnen, Reis, Knollengewächsen, auch Kartoffeln werden in ansehnlichen Mengen gebaut; die Cultur des Weizens hingegen ist nicht sehr verbreitet, und ebenso werden Roggen, Hafer und Gerste erst wenig gezogen. Die bisher erwähnten Nährfrüchte sind, als für die Ernährung der Bevölkerung bestimmt, von großem wirtschaftlichen Werte; doch interessiren sie uns zunächst nur insoferne, als — wie wir später zu erwähnen Gelegenheit haben werden — Brasilien seinen ganzen diesbezüglichen Bedarf noch nicht allein zu decken vermag, und auf Einfuhr von Mehl u. dgl. noch immer angewiesen ist.

Ganz anders steht es mit jenem Bodenerzeugnisse, welches in Brasiliens Bodenproducten mit Recht die erste Stelle beansprucht, nämlich mit dem Kaffee. Die Cultur des Kaffees wird vornehmlich in den Provinzen Rio de Janeiro, Minas Geraes und Santo Paulo, dann noch in mehreren anderen Provinzen im großen betrieben: 832 000 *ha* Bodenfläche sollen mit Kaffeeplantagen bedeckt sein. Man schätzt die Bestände von Kaffeebäumen auf 1000 Millionen Stück, und die mittlere Jahresproduction beträgt mehr als 400 Millionen *kg*, d. i. 55% der Kaffee-Erzeugung auf der ganzen Erde.

Man darf sich billigerweise darüber wundern, wenn man erfährt, dass der Kaffee erst vergleichsweise spät in Brasilien angefangen hat, eine Rolle zu spielen. Es ist bekannt, dass im Jahre 1720 die erste Kaffeepflanze durch den französischen Linienschiffslieutenant Declieux auf amerikanischem Boden gepflanzt wurde [1]; acht Jahre später besaß Jamaica schon 607 Kaffeeplantagen, welche mehrere Tausende von Negern beschäftigten. Aber erst aus

[1] Siehe Näheres Reise des Schiffes Zrinyi pag. 61 u. 62.

dem Jahre 1762 wird berichtet, dass der Kaffeepflanze auf brasilianischem Boden Aufmerksamkeit geschenkt worden wäre. Es war kein unternehmender Pflanzer, auch kein speculirender Kaufmann, der sich um den Kaffeebau hier annahm; der Vicekönig selbst, der Marquis von Lavadrio, war es, der Samenkörner unentgeltlich vertheilen ließ. Aber die Bestrebungen des Vicekönigs scheinen ziemlicher Indolenz begegnet zu haben, denn es wird berichtet, dass er sich zu dem Versprechen herbeiließ, er werde jeden, der einen Kaffeebaum gezogen habe, vom Militärdienste für immer befreien. Trotzdem dauerte es ein weiteres halbes Jahrhundert, bis — im Jahre 1808 — der brasilianische Kaffee im Handel eine Bedeutung zu gewinnen begann.

Die neueste Zeit hat den größten Antheil an dem Aufschwunge des brasilianischen Kaffeebaues. Die Zahl von 400 000 000 *kg*, die wir früher anführten, beruht auf Schätzungen des Jahres 1885; 30 Jahre früher — im Jahre 1855 — erreichte die Gesammtproduction Brasiliens an Kaffee nicht die Hälfte dieser Menge; man schätzte sie auf 163 500 000 *kg*. Im Zeitraume von 1877—1885 soll die Zunahme des Kaffeebaues sich mit 60% beziffert haben, trotzdem dass schon zu dieser Zeit die Preise anfingen gedrückt zu werden. Nach der Meinung von Sachverständigen könnten übrigens die Erträgnisse der gegenwärtig in Brasilien dem Kaffee gewidmeten Culturflächen größere, und auch die Qualität des Productes eine bessere sein, wenn die Cultur der Bäume und die Behandlung der gepflückten Beeren und Bohnen eine sorgfältigere und rationellere wäre, als dies in der That meistens der Fall ist.

Vielleicht wäre eben das Bestreben nach Erzielung eines besseren, wertvolleren Productes gerade jetzt angezeigt, da es nicht zu verkennen ist, dass Überproduction an dieser Ware im allgemeinen herrscht, und die Preise derselben daher naturgemäß im Sinken sind.

Die Exportmengen an brasilianischem Kaffee erreichten in den letzten Jahren die folgenden Werte:

1877/78	3 814 047	Säcke	à 60 *kg*
1878/79	4 921 483	„	à 60 „
1879/80	4 120 951	„	à 60 „
1880/81	5 551 993	„	à 60 „
1881/82	5 567 586	„	à 60 „
1882/83	6 094 688	„	à 60 „
1883/84	5 117 367	„	à 60 „
1884/85	6 270 000	„	à 60 „

Die Hauptausfuhrhäfen für Kaffee sind Rio und Santos.

Der Bau des Zuckerrohres, welches in dem ganzen Bereiche des Landes gedeihen würde, steht gegenwärtig unter dem Drucke der Verhältnisse, welche durch die europäische Überproduction an Rübenzucker geschaffen worden sind. Brasilien hat den Zuckerrohrbau namentlich in seinen heißen nördlichen Provinzen betrieben; ob nebst den allgemeinen, auf die Absatzfähigkeit des Zuckers Einfluss nehmenden Verhältnissen hier nicht auch der Fortfall der Sclavenarbeit auf die Production ungünstig einwirken wird, ist abzuwarten. Man ist in Brasilien gegenwärtig bestrebt, durch Vervollkommnungen im industriellen Theile der Zuckergewinnung die sonstigen ungünstigen Verhältnisse zu bekämpfen. So z. B. werden gegenwärtig in allen *Ingenhos centraes*, den großen Zuckerraffinerien, die veralteten englischen Betriebsmaschinen durch neue, vervollkommnete, von deutscher Provenienz ersetzt.

Digitized by Google

Noch immer ist aber die Ausfuhr an Rohrzucker eine ziemlich bedeutende; sie betrug im Jahre

1881/82	246 729 *t*
1882/83	223 865 *t*
1883/84	235 387 *t*.

Lohnender gestaltet sich in der Gegenwart, und wahrscheinlicherweise wird dies noch mehr in der Zukunft der Fall sein, der Baumwollbau. Der Baumwollstrauch gedeiht ebenfalls in allen Provinzen Brasiliens; am üppigsten wohl in den Nordprovinzen Maranhão und Pernambuco, auf den Feldern von Sorocaba und in anderen Theilen der Provinz San Paulo. 20 000 bis 25 000 *t* Baumwolle gelangen jährlich aus Brasilien im Wege der Ausfuhr auf den Weltmarkt; im Jahre 1883/84 wurden 20 491 *t* exportirt.

Zu den natürlichen Reichthümern Brasiliens gehört auch der überall im Lande wild wachsende Tabak. Diese edle, vom Herrn des Weltalls in dankenswertester Huld zum Troste des geplagten Menschengeschlechtes geschaffene Pflanze, wird hauptsächlich in den Provinzen Bahia, Minas Geraes, San Paulo und Parà cultivirt. 25 000—30 000 *t* unverarbeiteten Tabaks gelangen jährlich im Durchschnitt zur Ausfuhr. (1883/84: 23 485 *t*.)

Eine wichtige Stelle unter den Bodenerzeugnissen von Brasilien nimmt ferners der Maté-Thee ein. Zu wiederholtenmalen wurde auf südamerikanischem Boden der Versuch gemacht, die chinesische Theepflanze einzubürgern, aber bisher sind diese Versuche, ausgenommen in den Provinzen San Paulo und Minas, nicht von besonderem Erfolge begleitet gewesen. Dafür bietet nun die Cultur der *Yerba Maté* einen nahezu vollwertigen Ersatz. Dieses Genussmittel wird als Surrogat für den chinesischen Thee in ganz Südamerika in Gebrauch genommen und hat auch schon in ansehnlichen Mengen seinen Weg über den Ocean gefunden. Der Maté-Thee besteht aus den getrockneten Blättern einer Stechpalme — *Ilex Paraguayensis*, *Ilex Brasiliana*, *Ilex Maté*, auch *Ilex Theaezans* — und ist dessen Absud in seinen Wirkungen dem echten Thee darum besonders ähnlich, weil auch er das Alcaloid Theïn in ansehnlichen Mengen enthält. Der Maté-Theestrauch wächst wild in großen Massen in den südlichen Provinzen Brasiliens und in Paraguay, von wo seine Blätter in großen Mengen nach den Nachbarländern versendet werden. Die Ernte findet in den Monaten December bis August statt. Eine bessere Sorte wird dadurch gewonnen, dass man die harten Mittelrippen von dem Blatte abtrennt; die beste Sorte aber, die wegen ihrer empfindlichen Eigenschaften sich zur Versendung nicht eignet, besteht aus den eben erst aufgebrochenen jungen Blattknospen. Die gesammte Consumtion an Maté-Thee überhaupt, kann auf 30 000 000 *kg* veranschlagt werden; Brasilien allein exportirt jährlich im Durchschnitte 14 000 000 *kg* (1883/84 : 17 358 *t*). Der Export des Maté-Thees richtet sich hauptsächlich nach Chili und nach den Argentinischen Ländern; in Europa, wo dieser Thee gemeiniglich Paraguay-Thee genannt wird, hat er sich noch nicht recht einzubürgern vermocht.

Weiters ist noch der Cacao-Baum zu erwähnen, der nicht allein cultivirt wird, sondern auch in den Wäldern des Amazonengebietes in bedeutenden Beständen wild vorkommt.

Große Fortschritte hat der Garten- und Obstbau gemacht; neuere Culturen sind der Oliven- und der Weinbau. Der letztere entwickelt sich namentlich in rascher Weise in San Paulo, Paranà und Rio Grande do Sul.

Digitized by Google

Eine rationelle Forstcultur kommt bisher nur vereinzelt vor; die Holzgewinnung könnte aber bei dem immensen Reichthum des Landes an den wertvollsten Baumsorten eine bedeutende Quelle der Einnahmen bilden. Gegenwärtig steht der Ausbeutung der Wälder noch der Mangel an Eisenbahnen, Landstraßen und an Communicationsmitteln überhaupt stark im Wege. Doch ist schon jetzt die Ausbeute an Waldproducten verhältnismäßig von erheblichem Belange; eine hervorragende Stelle nimmt dabei die Gewinnung von Kautschuk in den Thälern der Provinzen Amazonas und Parà ein. Im Jahre 1883/84 gelangten 8100 *t* über Manão zur Ausfuhr. Man ist lebhaft bestrebt, dem Export wertvoller Holzgattungen, namentlich nach England, alle Förderung angedeihen zu lassen. Farbhölzer werden in großen Mengen, besonders nach den Vereinigten Staaten, ausgeführt. Desgleichen bilden Vanille und Sasaparilla nennenswerte Gegenstände des Exportes. Hingegen gelangen weiche Hölzer, welche das Land nicht selbst hervorbringt, und zwar zumeist als Bretter und Planken, aus Norwegen zur Einfuhr nach Brasilien.

Die Viehzucht tritt in Brasilien gegen die Gewinnung von Bodenfrüchten erheblich zurück. Als hervorragender Erwerbszweig tritt sie nur in den Südprovinzen, namentlich in der Provinz Rio Grande do Sul auf. Der ergiebigste und zugleich wohl auch für die Zukunft am meisten versprechende Zweig der Viehzucht ist hier die Rindviehzucht, vorzüglich in der letztgenannten Provinz, aus welcher in großen Mengen Häute, getrocknetes und gesalzenes Fleisch, Fett, Talg und Hörner exportirt werden. An Rinderhäuten allein betrug die Gesammtausfuhr Brasiliens im Jahre 1883/84 21 485 *t*. Man schätzt die Menge des gegenwärtig in Brasilien vorhandenen Hornviehes auf 30 000 000 Stück. Pferde, Maulthiere und Esel werden in größerem Maßstabe in den Provinzen Rio Grande do Sul, Paranà und San Paulo gezüchtet. Die Schafzucht ist unbedeutend; Schweine werden überall, Ziegen zumeist in den nordöstlichen Provinzen gehalten. Gewiss ist, dass die Viehzucht einer bedeutenden Entwicklung fähig ist, und dem Lande zur Quelle großer Reichthümer werden kann; man erkennt dies auch, und ist von Seite der Central- und der Provinzialregierungen eifrig bestrebt, durch Einführung wertvoller Zuchtracen das Nothwendige zur Hebung dieses wichtigen Zweiges der Landwirtschaft beizutragen.

Der Fischfang wird nur in einzelnen größeren Buchten und in dem Amazonengebiete in nennenswerter Weise betrieben; Hochseefischerei kommt nicht vor.

An nutzbaren Mineralien ist Brasilien sehr reich. Bisher ist aber der Bergwerksbetrieb nur ein sehr geringer. Gold ist über alle Provinzen verbreitet und kommt im Diluvium mit Platina und Iridium, häufig auch mit Palladium legirt, vor. Die bisher bekannten, wichtigsten Fundorte liegen in den Provinzen Minas Geraes und Rio Grande do Sul; es betrug im Jahre 1885 die Ausfuhr an Goldstaub und Barren 13 548 *kg*. Der Bergbau auf Eisen gibt bisher nur geringe Resultate. Lagen von anderen Erzen sind bisher gar nicht oder in sehr unbedeutender Weise in Abbau genommen; in neuester Zeit ist es geglückt, Lager von Stein- und Braunkohle aufzufinden. Bisher aber kommt noch die aus England importirte Kohle, abgesehen von ihrer besseren Qualität, billiger zu stehen. Kochsalz wird an verschiedenen Stellen aus Meerwasser und in den nordöstlichen Provinzen auch durch Auslaugung von salzimprägnirten Erden gewonnen; die erzeugten Mengen sind aber keine für den eigenen Bedarf genügenden.

Dasjenige mineralische Product Brasiliens, welches eine gewisse Berühmtheit gewonnen hat, sind die brasilianischen Diamanten, welche nebst anderen Edelsteinen in den Provinzen Bahia, Goyaz, Mato Grosso, Minas Geraes gefunden werden. Die letztgenannte Provinz bildet gleichsam das Centrum der Diamantlager, von wo diese nach den drei erstgenannten Provinzen gewissermaßen ausstrahlen. In der Provinz Paranà finden sich Diamanten im Itacolumit sowie im Flussbett und an den Ufern des Tibagy. Über die Menge der Diamantengewinnung ist es begreiflicherweise schwer, zu präcisen Angaben zu gelangen. Solange in Brasilien alle gefundenen Diamanten noch an die Krone abgeliefert werden mussten, konnte man aus den amtlich geführten Registern das Gewicht der einzelnen Steine und somit auch die Gesammtproduction erfahren; aber sowie damals das Verheimlichen von Diamantenfunden an der Tagesordnung gewesen sein dürfte, so kann man auch jetzt, wo die Suche zwar freigegeben, dafür aber der Export mit Zöllen belegt ist, gewiss mit Sicherheit annehmen, dass ein großer, vielleicht der größte Theil der zur Ausfuhr gelangenden Diamanten das Land unregistrirt verlässt. Von Eschwege wird berechnet, dass von dem Jahre 1730 bis zum Jahre 1820 der Krone 2 983 691,75 Karat Diamanten, d. i. 597 *kg* abgeliefert worden seien; die Werte des verzollten Diamantenexportes aus Brasilien haben im Laufe der letzten Jahre annähernd betragen:
1877/78 bis 1879/80 13 546—17 677 *g* im Werte von $ 1 154 500—1 526 000, wovon etwa die Hälfte über Rio ausgeführt wurde.

Von Rio weiters:

Im Jahre	1880/81	11 878	*g*	im Werte von	$ 883 500
„ „	1881/82	6 419	„	„ „ „	487 000
„ „	1882/83	4 610	„	„ „ „	345 000

Der Wert der gesammten Diamantenausfuhr aus Brasilien in den Jahren 1883/84 und 1884/85 wird mit $ 1 288 000 und 644 000 angegeben.

Diese Zahlenangaben ermöglichen es leider nicht, eine genaue Übersicht des Ganges der brasilianischen Diamentenausfuhrswerte zu gewinnen, da sie sich zum Theile auf das ganze Land, zum anderen Theile nur auf den Hauptausfuhrshafen beziehen. Soviel ist aber auch aus diesen Zahlen zu ersehen, dass die Diamantengewinnung in Brasilien in Abnahme begriffen ist. Die Hauptursache hiefür mag der Preisrückgang sein, welcher als Folge der Erschließung der südafrikanischen Diamantenfelder eintrat. Man kann Brasilien nur beglückwünschen, dass in seinem Haushalte die Diamanten — diese heute noch so kostbaren, morgen schon vielleicht gänzlich wertlosen, in der Krystallisationsretorte jedes Chemikers erzeugbaren Steine — keinen so wichtigen Platz einnehmen wie im Caplande, wo die Auffindung dieser glänzenden und funkelnden Kohlenstoffgebilde plötzlichen Wohlstand mit sich brachte.

Es ist naheliegend, dass die industrielle Thätigkeit Brasiliens sich noch nicht auf einer hohen Stufe der Entwicklung befinden kann. Die hohen Finanzzölle, mit welchen die Einfuhr von ausländischen industriellen Erzeugnissen belegt sind, ändern hieran nur wenig; die einheimischen Fabricate können, wenige Ausnahmen abgerechnet, die Concurrenz mit den europäischen und nordamerikanischen Erzeugnissen noch nicht aufnehmen. Bis jetzt wendet sich der Brasilianer mit Vorliebe der Landwirtschaft zu; es findet sich ebensowenig williges Capital zur Investition in industrielle Unternehmungen, als es schwer ist billige Arbeitskraft zu erhalten, obwohl die vollständigste Freiheit für das Gewerbe besteht, auch thatsächlich schon Anfänge

einer industriellen Entwicklung überall vorhanden sind — Eisengießereien und Maschinenfabriken bestehen, Fuhrwerke, Thon- und Glaswaren in ansehnlicher Menge erzeugt werden, die Gerberei auf einer hohen Entwicklungsstufe sich befindet, die Textilindustrie in der Provinz Rio Grande do Sul sehr beachtenswerte Fortschritte macht, das einheimische Zuckerrohr in den *Engenhos Centraes* fabriksmäßige Verarbeitung findet — trotz all diesem und anderem, was in Bezug auf die fortschreitende Entwickelung der gewerblichen Thätigkeit gesagt werden könnte, ist die Bevölkerung Brasiliens, und namentlich die wohlhabenderen Classen derselben zur Deckung ihrer von vielfachen Industriezweigen abhängigen Bedürfnisse, heute und wohl auch noch auf geraume Zeit hinaus, auf das Ausland angewiesen.

Als Charakteristik der besser situirten Classen der Einwohnerschaft Brasiliens kann die Neigung zu einem gewissen Grade von Luxus bezeichnet werden. Man beobachtet dies um so deutlicher, je mehr man sich der Hauptstadt nähert. Während es in Pernambuco nichts Seltenes ist, die Wohnungen selbst vermögender Leute mit einer gewissen Einfachheit, ja mitunter geradezu dürftig ausgestattet zu sehen, und man dort auch in der Kleidung und sonst Ähnliches wahrnehmen kann, zeigt sich schon in Bahia, vielmehr aber noch in der Hauptstadt ein verallgemeinertes Bedürfnis nach elegantem Comfort, welcher vielfach in wahren Luxus übergeht.

Geschnitzte und reich verzierte Möbel, nebst dem unvermeidlichen Clavier, zahlreiche Spiegel, Statuetten, und die verschiedensten Erzeugnisse der Kunstindustrie zieren die Empfangs- und die Wohnräumlichkeiten; viel Wert wird auf feines Porzellan und Glasservice gelegt; Wasser-, Gas- und elektrische Leitungen stehen überall in ausgiebigster Weise in Verwendung. Damit stehen die Bedürfnisse und Gewohnheiten in Bezug auf die Kleidung in vollster Übereinstimmung. Putz und Geschmeide, die hierfür nöthigen Stoffe und Artikel unterscheiden sich in nichts von dem in den europäischen Centren der Elegance und des Luxus Gebräuchlichen. Ganz besonders hervorzuheben ist die Fußbekleidung; die Damen tragen da wahre Kunstwerke zur Schau. Die meisten einschlägigen Artikel kommen aus Frankreich; ihr Erzeugungsort ist aber sehr häufig in Deutschland und Österreich zu suchen.

Gänzlich anders verhält es sich aber mit der arbeitenden Classe. Das milde Klima bringt es mit sich, dass weder die Wohnung noch deren Einrichtung und die Kleidung besondere Auslagen erheischen; das absolut Nothwendige kann im Lande selbst erzeugt werden. Die zum Leben nothwendigen Nahrungsmittel liefert das Land in guter Qualität und zu billigen Preisen. Die Mehlproducte, wie Brot, Teigwerk u. s. w. sind Nahrungsmittel, welche die Brasilianer, insbesondere diejenigen der ärmeren Classe, wenig zu verwenden gewöhnt sind. Im Trinken ist der Brasilianer mäßig; das von der ärmeren Classe bevorzugte Getränk ist der aus dem Zuckerrohr erzeugte Brantwein — *Cachaça* oder *Canna* —, dessen bessere Sorten *Canna de Paradis* heißen. Seit einigen Jahren beginnt das welterobernde Bier auch hier sich einzubürgern; der Bedarf wird theils durch zahlreiche kleinere einheimische Brauereien gedeckt, welche billige, aber herzlich schlechte Qualitäten liefern, zum Theile wird aber Bier importirt, am meisten aus Deutschland. Das importirte Bier gilt aber seines hohen Preises wegen als ein Luxusartikel. Wein bezieht Brasilien zum überwiegend größten Theile aus Portugal, besonders die billigeren Sorten, welche übrigens auch vielfach gefälscht werden. So fällt es z. B. dem Besucher von Rio etwas sonderbar auf, wenn

Digitized by Google

er dort zwei industrielle Etablissements findet, die sich ganz offen als „Weinfabriken“ bekennen. Feine Weine werden in bedeutenden Mengen aus Frankreich und Spanien eingeführt; unsere dalmatinischen und ungarischen Weine sind sehr wenig bekannt, sie hätten aber alle Aussicht, den Markt zu erobern. Der Consum an Mineralwässern ist ein kaum nennenswerter.

Werkzeuge zum landwirtschaftlichen oder industriellen Gebrauche werden meistens aus England, in neuerer Zeit auch vielfach aus Deutschland eingeführt.

Die Nachfrage nach Waffen, Jagdgeräthen und Fischereizeug ist nur eine geringe; Belgien deckt den diesfälligen Bedarf.

Der vorerwähnte Hang zum Luxus macht sich bei den Equipagen und sonstigem Luxusfuhrwerk wenig bemerkbar; dem stehen die in allen Städten dem Verkehrsbedürfnisse entgegenkommenden, bequemen, billigen und weit ausgebreiteten Pferdebahnen im Wege. Last- und Nutzfuhrwerke werden im Lande selbst erzeugt; dasselbe kann von Sattelzeug, Fahr- und Reitutensilien gesagt werden, immer mit Ausnahme von besonders feiner Luxusware, die in diesen Artikeln meist aus England bezogen wird.

Große Nachfrage herrscht in Schmuckartikeln und Geschmeide aller Art; hier ist es die Schweiz, welche den größten Theil des Bedarfes zu decken weiß. Galanterieartikel, Gegenstände der Kunstindustrie finden bei den vermögenderen Leuten viel Anklang, billigere Sorten auch bei den ärmeren Classen. Doch muss bei diesen Sachen und Sächelchen, sofern sie in Brasilien guten Absatz finden sollen, darauf Bedacht genommen werden, dass sie imstande seien, das feuchte und warme Klima zu ertragen, ohne dadurch allzu raschem Verderben ausgesetzt zu sein.

Aus den bisher gegebenen allgemeinen Anführungen über die Production des Landes und über die Bedürfnisse der Einwohner ergibt sich von selbst das allgemeine Bild des Handels von Brasilien. Der reichliche Überschuss der vielfachen Naturproducte gelangt zur Ausfuhr, der Ertrag dieser Ausfuhr hat die Geldmittel für die Industrieartikel zu schaffen, aus denen sich die Einfuhr dem größten Theile nach zusammensetzt.

Die Ausfuhrthätigkeit theilt sich in zwei nach Landesgebrauch streng gesonderte Geschäfte. Der Producent verkauft seine Erzeugnisse — sehr oft noch bevor sie geerntet sind, denn auch hier soll der große Grundbesitz vielfach arg verschuldet sein — an den *Negociante de commissoes*, d. i. an einen Zwischenhändler, welcher erst die *Negociantes de exportacão*, d. i. die Chefs der großen Ausfuhrhandlungshäuser mit der Ausfuhrware versieht. Ein directer Verkauf der Rohproducte an die Exporteure soll gar nie vorkommen. Es haben sich auf diese Art zwei von einander ganz getrennte Geschäftszweige herausgebildet, welche sozusagen den inneren und den äußeren Handel mit den Rohproducten des Landes treiben.

Märkte werden nicht abgehalten; die Preise ergeben sich aus den Vorgängen auf der eigenen und auf den wichtigeren europäischen Warenbörsen.

Die Exporthäuser sind nicht sehr zahlreich; meistens sind die Großkaufleute, die sich dem Export gewidmet haben, Europäer. Im Norden sind es zumeist Engländer, aber seit einiger Zeit wird denselben von deutschen Häusern viel Concurrenz gemacht; im Süden herrschen die deutschen Häuser vor.

Während der Export, wie bemerkt, in wenigen, aber um so größeren Firmen concentrirt ist, befassen sich mit dem Import eine größere Zahl von kleineren Geschäftshäusern. Diese besorgen ihre Einkäufe meist durch Ver-

mittlung von Agenten. Soweit unsere Monarchie und das Deutsche Reich in Frage kommen, ist der Sitz dieser Agenten zumeist in Hamburg. Es kommt nur verhältnismäßig selten vor, dass etwa Wiener Agenten mit den brasilianischen Importeuren in directer Verbindung stünden; unsere Mahlproducte werden z. B. durchaus durch Hamburger Agenten in Brasilien eingeführt. In Deutschland und England stehen einige größere industrielle Etablissements, mit Vermeidung aller Agenten, in directer Verbindung mit den brasilianischen Importeuren.

Die Zahlungen erfolgen in der Regel drei Monate nach Erhalt der Ware. Allerdings kommt es vor, dass die Zahlung sich verzögert; es ist dies mitunter auch schon bis zur Dauer eines Jahres geschehen, aber stets ohne dass die Geschäftsverbindung darunter gelitten hätte. Es gilt überhaupt der Charakter der brasilianischen Handelswelt als ein durchaus solider; fraudulose Fallissements kommen nie vor. Diese solide und reelle Abwicklung der Handelsgeschäfte ist hier von um so größerem Werte, weil die Justizverwaltung des Landes insoferne keinen guten Ruf genießt, als ihr ein großer Hang zur bequemen Verschleppung der Amtshandlungen nachgesagt wird; der Advocatenstand soll keinerlei professionelle Kunstgriffe verschmähen und sehr hohe Honorare fordern.

Die Gesammtwerte, welche der brasilianische Export und Import in den letzten Jahren erreichte, sind durch die folgenden Zahlen gegeben:

	Einfuhr	Ausfuhr
Im Jahre 1880/81	$ 180 458 700	$ 233 567 000
„ „ 1881/82	„ 184 113 300	„ 216 709 800
„ „ 1882/83	„ 185 861 901	„ 195 498 600
„ „ 1883/84	„ 197 432 074	„ 216 011 500
„ „ 1884/85	„ 178 431 000	„ 226 961 654
„ „ 1885/86	„ 197 501 500	„ 194 961 619

An der Ausfuhr participirten die wichtigsten Landeserzeugnisse in den Jahren 1884/85 und 1885/86 mit folgenden Summen:

	1884/85	1885/86
Kaffee	$ 152 433 500	$ 124 792 500
Zucker	„ 22 699 500	„ 14 085 200
Kautschuk	„ 10 623 000	„ 11 432 100
Baumwolle	„ 10 944 200	„ 6 475 460
Tabak	„ 6 759 300	„ 7 274 200
Felle	„ 5 132 800	„ 7 575 000
Cacao	„ 2 374 900	„ 2 169 400
Kastanien	„ 1 300 300	„ 1 284 000
Goldstaub	„ 1 387 600	„ 1 649 400
Pferdehaare	„ 896 200	„ 942 600
Diamanten	„ 643 800	„ 340 100
Maté	„ 683 500	„ 2 290 600

Der Rest von $ 11 083 000 und $ 14 651 100 vertheilte sich auf andere, geringfügigere Waren.

Was nun die Verkehrsmittel anbetrifft, welche diesem bedeutenden Handel Brasiliens dienstbar sind, so besteht ein großer Unterschied zwischen den noch unfertigen Zuständen am festen Lande und der großartigen Schiffahrt, welche an den Küsten des Reiches sich entwickelt hat. Bezüglich der Landcommunication ist Brasilien als ein der modernen Cultur erst seit verhältnis-

Digitized by Google

mäßig kurzer Zeit erschlossenes Land, mit Eisenhahnen relativ besser ausgestattet als mit Landstraßen. Mit wenigen Ansnahmen reichen aber sowohl die einen als die anderen noch nicht sehr weit in das Innere des Landes. Der Landverkehr mnss daher dort, wo er nicht, wie in dem Amazonen- und dem Laplata-Gebiete, den Wasserlauf benützen kann, oft in ganz primitiver Weise dnrch Tragthiere bewerkstelligt werden.

Die Gesammtlänge der im Betriebe hefindlichen Eisenbahnen soll mit 1. Mai 1887 7929 *km* hetragen haben, während zu gleicher Zeit 1631 *km* Bahn im Bau begriffen waren. Von den im Betriebe stehenden Bahnen waren 1832 *km* Staatseigenthum; die übrigen Bahnstrecken gehörten meist fremden Gesellschaften. Die Eisenbahntarife sind durchwegs ziemlich hohe; es überrascht den Fremden zu vernehmen, dass allerwärts gewöhnliche Fuhrwerke nnd Tragthiere längs der Eisenbahnlinien in Concurrenz mit der Lastenheförderung durch die Eisenbahn stehen.

Die Gesammtlänge der telegraphischen Leitungen heträgt 10 610 *km*, woraus folgt, dass außerhalb der Eisenbahnlinien nicht sehr viele Leitnngen führen mögen. Die Drahtlänge wird mit 18 311 *km* angegeben; das Netz umspannt 170 Stationen.

Die großartige Schiffahrt, welche an den Küsten des brasilianischen Reiches sich bewegt, wird zum größten Theile von fremden Schiffen betrieben, was aus den folgenden Zahlen zu schließen ist, wenn man festhält, dass die brasilianische Handelsflotte nur 190 größere Seeschiffe, worunter 82 Dampfer und an 1600 Küstenfahrer zählt. Die heimischen Schiffe hesorgen im allgemeinen nnr den Verkehr längs der eigenen Küste, nach Montevideo und Bnenos-Ayres, sowie auf den schiffbaren Flüssen. Es participiren hieran fünf Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche aber trotz Staatssnbvention in keiner glänzenden Lage sein sollen.

Der überoceanische Verkehr, namentlich jener mit Nordamerika und Europa, wird, wie schon angedentet, heinahe durchwegs durch Schiffe fremder Flaggen vermittelt. Die Küstenschiffahrt, welche aber in diesem anf den Außenhandel besonders angewiesenen Lande nur als eine Gehilfin des großen Seeverkehres angesehen werden kann, wird zum größten Theile von einheimischen Schiffen hetrieben.

Als Zahlen, welche den Gesammtschiffsverkehr zn charakterisiren vermögen, stehen uns die folgenden Angaben znr Verfügung.

Im Jahre 1883/84 sind an Schiffen langer Fahrt ein- und ausgelaufen: 3224 und 2647, mit Gesammttonnengehalt von 2 669 065 und 2 369 509 *t*.

Im darauffolgenden Jahre 1884/85 sind

		eingelanfen:		ausgelaufen:	
		Schiffe	Gesammttonnengehalt	Schiffe	Gesammttonnengehalt
Hochseeschiffe	fremde	3307	3 121 967	2734	2 672 921
	einheimische	444	497 720	279	113 208
Küstenfahrer	fremde	1139	607 981	1033	620 568
	einheimische	4614	1 762 936	4294	1 602.013
	Im ganzen..	9504	5 990 604	8340	5 008 710

Diese kleine Tabelle zeigt, dass die Küstenschiffahrt zn etwa einem Drittheile von Schiffen fremder Flagge hetrieben wird, während die einheimische Schiffahrt kanm den zehnten Theil der Hochseeschiffahrt vermittelt.

Der bedeutenden Schiffahrt an der brasilianischen Küste stehen eigentlich nur wenige gute Häfen zur Verfügung. Es sind dies Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Parà und Santos, in welchen Häfen sich eben auch bisher der Handel des Landes hauptsächlich concentrirt. Andere Häfen, wie Cearà, Maranhão, Maceyo, Porto Seguro, Paranaguà, Rio San Francisco do Sul, Desterro, Rio Grande do Sul, sind theils wegen der geringen nautischen Sicherheit oder wegen der besonderen Schwierigkeit und Gefährlichkeit des Anlaufens, von nur untergeordnetem Werte. In Bezug auf künstliche Hafenbauten wird in Brasilien bisher nicht viel geleistet; besser ist es mit der Küstenbeleuchtung bestellt. Mit Schiffsbedarf kann man sich in den erstgenannten großen Häfen auf das Beste, wenn auch zu ziemlich hohen Preisen versehen; in den anderen Häfen kann dies meist nur in beschränktem Maße geschehen. Für Maschinenreparaturen besitzt nur Rio die ausreichenden Hilfsmittel; in geringerem Maße ist dies nur noch in Bahia der Fall. —

Indem wir nun mit diesen in möglichste Kürze zusammengedrängten, allgemein orientirenden Besprechungen brasilianischer Verhältnisse zu Ende eilen, wollen wir noch die Bemerkungen wiedergeben, welche der Commandant des Albatros mit Rücksicht auf die Production des Landes und die Bedürfnisse seiner Bewohner, unserer heimischen Aufnahms- und Exportfähigkeit gegenüber ausspricht.

Was zunächst die Gegenstände betrifft, welche aus Brasilien zur Ausfuhr kommen, schreibt Fregattenkapitän Müldner:

„Die meisten der brasilianischen Rohstoffe finden zum Theile auch ihren Weg nach unserem Vaterlande; aber nur selten werden sie dahin direct eingeführt. Ein großes Quantum geht über England oder über Hamburg, was selbstverständlich die Preise der Ware für unsere Consumenten erhöht. Dem directen Bezuge steht vor allem der Mangel einer ausreichenden directen Schiffsverbindung entgegen, welche, wenn sie mit regelmäßig wiederkehrenden Fahrten eingeleitet werden würde, zugleich eine mächtige Hebung des österreichisch-ungarischen Exportes nach Brasilien im Gefolge haben müsste. Die Rentabilität solcher Fahrten kann nicht gut in Zweifel gezogen werden, wenn man das ausnahmslose Prosperiren der englischen, französischen, italienischen und deutschen — nicht subventionirten — Gesellschaften ins Auge fasst, welche einen regelmäßigen Verkehr mit Brasilien unterhalten.“

Die Theilnahme unserer Monarchie an dem Import nach Brasilien betreffend, constatirt Fregattenkapitän Müldner, dass man sich bei dem Besuche der brasilianischen Städte durch den Augenschein leicht überzeugen kann, dass die meisten Erzeugnisse unserer Industrien im Lande vertreten sind, wenn sie auch häufig nur unter französischer oder englischer Marke dort bekannt sind. Diese Erzeugnisse erfreuen sich auch zumeist eines recht guten Rufes, sie werden sowohl wegen ihrer Güte als wegen der mäßigen Preise gelobt. Und doch sind sie nur in geringer Menge vorhanden; nur Möbel aus gebogenem Holze, und besonders Mehl können als Artikel angesehen werden, von welchen eine Masseneinfuhr aus unserer Monarchie nach Brasilien stattfindet. Man muss sich aber mit der Thatsache vertraut machen, dass die Möglichkeit zur gewinnbringenden Einfuhr unserer Mehle nach Brasilien nur mehr relativ kurze Zeit vorhalten wird.

„Die Production an Cerealien“, schreibt Fregattenkapitän Müldner, „ist in den Provinzen, welche ein gemäßigtes Klima besitzen, unverkennbar in starkem Aufschwunge begriffen, und diese Provinzen sind es, welche durch

ihr Interesse bestimmt, am meisten Einwanderer an sich ziehen. Vorläufig reicht zwar der Ertrag noch nicht für die Bedürfnisse der Bevölkerung der eigenen Provinz aus, es werden aber keine zwei Jahrzehnte vergehen, und diese Provinzen werden dem ausländischen, besonders aber unserem Mehlexport Schranken setzen, welche kaum zu überwinden sein werden.“

„Gegenwärtig wird der Anbau der Körnerfrüchte noch in primitiver Weise mittels Menschen und Thierkraft bewerkstelligt, zu großem Theile deshalb, weil das Terrain des der Küste zunächst liegenden Plateaus der Anwendung von Maschinen nicht günstig ist; sobald aber infolge der stetigen Zunahme der Bevölkerung durch die Einwanderung das nächsthöhere, gänzlich ebene Plateau erschlossen und dem Cerealienbau dienstbar gemacht sein wird, dürfte von dort aus ein ähnlicher Druck auf die europäischen Getreidebörsen ausgehen, wie dies in der Gegenwart von Nordamerika aus geschieht.“

Dass unser Export in den zahlreichen Gegenständen der Groß- und Kleinindustrie, trotzdem dass die Erzeugnisse in Brasilien beliebt sind, nicht schon bis jetzt ein bedeutenderer geworden ist, schreibt der Commandant des ALBATROS verschiedenen Ursachen zu.

„Im Vordergrunde dieser Ursachen liegt der Mangel einer genau geregelten Schiffahrtsverbindung, wodurch die Importeure sich veranlasst sehen, lieber die Ware auf einem Umwege zu beziehen, wenn sie dafür nur ganz sicher sind, die bestellte Partie zu genau vorher bestimmbarem Zeitpunkte gewiss pünktlich zu erhalten. Den herrschenden Gepflogenheiten nach versorgen sich die Importeure mit bestimmten, nicht allzugroßen Quantitäten von Ware; und sie müssen deshalb darauf bedacht sein, ihr Lager in einem Momente zu ergänzen, in welchem der Vorrath voraussichtlich sein Ende erreicht haben wird. Nur ganz regelmäßig verkehrende Dampferlinien können dies ermöglichen.“

„Ein anderer Umstand sind die bei uns zu theueren Frachten zu Land und zur See. Weiters die geringe Lust, welche unsere Fabrikanten meistens zeigen, ihre Erzeugnisse dem am Orte des Absatzes herrschenden Geschmacke anzupassen. So z. B. wird aus England viel Glas und Porzellan, aus Frankreich und Sachsen viel Porzellan, trotz geringer Qualität, mit allem Erfolge eingeführt, weil die Erzeuger es verstehen, stets die neuesten Muster auf den Markt zu bringen; während unsere Fabrikanten Ware senden, welche trotz anerkannt guter Qualität, und ebenso anerkannt billiger Preise, als veraltet auf dem Lager bleibt, und unverkäuflich wird. Ähnliches gilt von gewissen Webewaren, wie z. B. feinen und groben Shawls und Kopftüchern.“

„Von größerer Wichtigkeit als im europäischen Handel ist hier auch die Verpackung und Aufmachung. Glas und Porzellan müssen so fest verpackt sein, dass möglichst wenig Ware durch Bruch zugrunde geht; dabei muss aber Gewicht und Volumen, welche auf die Fracht und den Zoll so großen Einfluss nehmen, auf ein Minimum reducirt sein. Wiener Wäsche wird wegen ihrer eleganten Ausführung und ihres guten Schnittes halber der französischen vorgezogen; aber sie konnte sich trotzdem bisher den Markt nicht eigentlich erobern; einerseits wird sie in zu voluminöser, die Kosten erhöhender Weise verpackt, andererseits ist es die Art der französischen Aufmachung, welche auf die Käufer mehr Anziehungskraft ausübt.“

„Keinen geringen ungünstigen Einfluss muss man den oft engherzigen Anschauungen unserer Fabrikanten zuschreiben. Oft wird von sofortiger

Bezahlung nicht abgegangen, obwohl in Brasilien die Zahlung erst nach Verlauf von drei Monaten zu leisten allgemeine Handelsusance ist.«

»Klagen über unredliches Wesen unserer Industrie kommen — leider — auch hier vor; schönen Mustern folgen manchmal minderwertige Waren, aber der Brasilianer ist an solches Vorgehen weder von den Engländern noch von den Deutschen, Franzosen oder Italienern gewöhnt.«

Die Wege zur Abhilfe dieser misslichen Umstände, durch welche unserem Vaterlande vielleicht Millionen an jährlichem Gewinn entgehen, sind nicht schwer zu erkennen. Es ist gewiss lebhaft zu wünschen, dass diese Wege auch wirklich betreten werden, wie ja ein Anfang hiezu durch die Inaugurirung regelmäßiger Lloydfahrten nach Brasilien, in Gemäßheit des neuen Lloydvertrages auch wirklich gemacht worden ist. Geben wir das Wort an den Commandanten des ALBATROS zurück, der sich in detaillirterer Weise ausspricht, wie folgt:

»Nach den übereinstimmenden Urtheilen versirter Geschäftsmänner, welche die brasilianischen Verhältnisse und die Bedürfnisse, die Geschmacksrichtung der Bevölkerung und alle einschlägigen Verhältnisse überhaupt auf das Genaueste kennen, gibt es kaum einen Gegenstand der österreichischen Industrie, welcher nicht in Brasilien, sowohl die Güte der Erzeugnisse als die Preise betreffend, mit Erfolg in die Concurrenz einzutreten vermöchte.«

»Dass dies bisher nicht oder nur in beschränktem Maße der Fall ist, beruht auf den früher angedeuteten Ursachen.«

»Soll unser Export belebt werden, so muss fraglos vor allem anderen eine regelmäßige, directe, die Fahrzeiten auf das Genaueste einhaltende Dampfschiffahrtsverbindung hergestellt werden. Solange dies nicht der Fall ist, oder wenn eine zu inaugurirende Verbindung den an sie gestellten Anforderungen und den gehegten Erwartungen nicht vollends entsprechen sollte, wird die Monarchie von ausländischen Verkehrsunternehmungen abhängig bleiben, und einen Theil des erreichbaren Gewinnes an dieselbe abgeben müssen. Auf die pünktliche Einhaltung der Fahrpläne ist aus den früher angedeuteten Gründen das allergrößte Gewicht zu legen; gegen diese Forderungen können sogar andere Erwägungen, wie jene über Fahrtgeschwindigkeit, und selbst die Frachttarife in den Hintergrund gerückt werden. Man kann es wiederholt bestätigen hören, dass der brasilianische Importeur sich lieber zu einer theuereren Bezugsquelle und einem längeren Bezugstermine entschließen wird, als dass er das Risico übernehmen würde, seine bestellte Ware zu einem verspäteten Zeitpunkte zu erhalten, an welchem die Nachfrage nach derselben vielleicht schon aufgehört hat.«

»Was die Herstellung der für Brasilien bestimmten Ware anbetrifft, so kann vor allem die genaueste Beachtung der gangbaren Muster, wie dies Engländer, Franzosen, Deutsche und Italiener thun, nicht genug warm anempfohlen werden.«

»Es ist ein großer und folgenschwerer Irrthum, wenn man etwa glaubt, dass Brasilien ein Absatzgebiet für veraltete, abgelegene, oder für Schleuderware sei. Durch ihre französischen und englischen Bezugsquellen sind die Leute in Brasilien daran gewöhnt worden, stets nur das Neueste und Beste zur Auswahl zu bekommen; vollends irrt man aber, wenn man glaubt, dass die Brasilianer den Luxus, der ihnen Bedürfnis ist, vielleicht gerne theuer bezahlen. Sie wollen mit modernen und guten, aber zugleich raisonnabel billigen Waren bedient werden. Wiederholt wurde von Kennern der Verhält-

nisse hervorgehoben, dass unsere Producenten, wenn sie sich zu überseeischen Geschäften entschließen, sofort glauben, einen um 30—40% höheren Gewinn beanspruchen zu sollen, als sonst; dies ist eben einfach unerreichbar, wenn aus keinem anderen Grunde, so schon deshalb, weil der deutsche und englische Kaufmann mit mäßigem Gewinne sich begnügt und nur auf Vermehrung seines Absatzes bedacht ist.«

»Um den rücksichtlich der europäischen Industrieartikel in Brasilien herrschenden Geschmack kennen zu lernen, ist es nicht eben nöthig, selbst nach Brasilien zu reisen; die Kenntnis der englischen und französischen, für den brasilianischen Markt bestimmten Artikel genügt vollkommen. Damit ist aber nicht gesagt, dass es nicht von außerordentlichem Vortheile wäre, wenn kaufmännisch gebildete Männer die brasilianischen Absatzplätze häufig besuchen würden, besonders wenn sie in der Lage wären, verschiedene Branchen unserer Industrie zu vertreten. Der persönliche Augenschein würde jedenfalls die Kenntnisse über die commerciellen Verhältnisse dieses Landes bedeutend fördern und dazu beitragen, in den Kreisen unserer Industriellen manches Vorurtheil zu zerstreuen und manche irrige Ansicht zu berichtigen.«

»Nebst dem wünschenswerten Accommodationsvermögen muss der auf den Export nach Brasilien Bedacht nehmende Industrielle sich das scrupulöseste reelle Wesen zur Richtschnur nehmen. Die früher erwähnten Fälle von Musterungiltigkeit der eingesendeten Waren sollen zwar gegenwärtig nicht mehr so häufig vorkommen wie früher, aber es sind auch andere Umstände, gewisse Unordentlichkeiten, Engherzigkeiten und Beweise von Misstrauen, welche Unzufriedenheit hervorrufen. Es wird z. B. mitunter von einem Artikel mehr, von einem anderen wieder weniger gesendet als bestellt war; es werden Artikel mitgeschickt, die überhaupt nicht verlangt waren; die Verpackung wird trotz wiederholt vorhergegangener Belehrung und Anleitung immer wieder in gleich unbefriedigender Weise bewerkstelligt; oder es kommen Mustersendungen an, die in der Quantität zu geringfügig sind, um dem Zwecke zu entsprechen, den man erreichen will. So z. B. sandte eine Mühle Mehlmuster in Säckchen zu 5 *kg*; abgesehen davon, dass die Verpackung in Säckchen gewiss nicht geeignet war, das Mehl in gut conservirtem Zustande an den Ort seiner Bestimmung zu bringen, waren die gesendeten Mengen viel zu geringe, um das Fabricat bekannt zu machen. Bevor sich die Bäcker zur Verwendung von Mehl einer neuen Marke gewinnen lassen, wollen sie gewiss dieses ihnen bishin fremde Erzeugnis gründlich nach allen Richtungen durchprobiren können. Dazu müssen aber nicht einige Kilogramm, sondern die üblichen Fässer à 87,5 *kg* gesendet werden; ein Risico ist da nur in sehr geringem Maße zu übernehmen, weil ja solche Probesendungen, sobald sie acceptirt werden, auch Bezahlung finden.«

»Sehr im Unrechte sind unsere Fabrikanten, wenn sie ihre Erzeugnisse mit fremder, ausländischer Marke versehen, indem sie sich dem Glauben hingehen, die Ware dadurch besser abzusetzen. Der Detaillist bezieht in Brasilien seine Ware vom Grossisten und bekümmert sich wenig um die Herkunft derselben; ebenso verhält sich der Grossist gegenüber dem Producenten. Wenn in dieser Richtung in nationalem Sinne Partei ergriffen wird, so geschieht es weit weniger, weil der Deutsche Deutschland, der Franzose Frankreich bevorzugen will, sondern die Ursache liegt zu viel größerem Theile darin, dass dem betreffenden Händler die Bezugsquellen in der engeren Heimat besser bekannt sind, als diejenigen eines fremden Landes, ein Umstand, welcher

aber mit der Zunahme der Verkehrsmittel von Tag zu Tag an Bedentnng verliert. Die Kaufleute Brasiliens sind naturgemäß zu sehr auf ihren Gewinn bedacht, als dass sie sich in ihren commerciellen Transactionen von anderen Rücksichten als jenen rein geschäftlicher Natnr leiten lassen könnten.«

»Die Installation permanenter Musterlager hätte in Brasilien keine Aussicht, besondere Erfolge zu erzielen; thatsächlich bestehen auch keine solchen Musterlager von Seite anderer Länder. Für unsere Monarchie wäre die Errichtung eines solchen von nm so geringerem Werte, als man unsere heimischen Artikel schon jetzt genügend kennt und sie richtig schätzt; wenn sie weniger Absatz finden, so liegt die Ursache nicht an dem Mangel ihres Bekanntseins, an ihrer Qualität oder ihrem Preise, sondern vielmehr in den früher besprochenen Umständen. Für gewisse, in Brasilien noch nicht oder nur weniger bekannte Erzeugnisse nnserer Indnstrie würde sich immerhin der Versnch lohnen, ausgiehige Probesendungeu zu riskiren. Einen Erfolg dürfte man sich z. B. von einem Versuch mit Insectenpulver versprechen. Gegenwärtig ist der Gebrauch solcher Mittel in Brasilien unbekannt, trotz der sehr bedeutenden Belästigung, welcher man in diesem Lande allerorts durch die verschiedensten Insecten ausgesetzt ist. Es wäre den Fabrikanten anzurathen, durch Placatirung nnd sonstige Reclame, durch anfänglich äußerst niedrige Preise, oder selbst unentgeltliche Austheilung einiger hunderte von Fläschchen das Erzeugnis vorerst bekannt zu machen. Sobald der Gebranch sich einmal eingehürgert hätte, könnte der Export *en gros* stattfinden, wobei sich die Anwendung großer Korbflaschen — *Damegianne* — empfehleu ließe, welche Flaschen einen Exportartikel für sich darstellen würden, nach welchem in Brasilien immer eine gewisse Nachfrage herrscht.« —

Indem wir nun hiemit unsere allgemeinen Ausführungen über die Verhältnisse von Brasilien schließen, wenden wir nns der Hauptstadt dieses riesigen Reiches zu, vor welcher S. M. Schiff ALBATROS am 11. December vor Anker gegangen war.

Auch die Hauptstadt erfreut sich, so wie Bahia, eines ansehnlich langen officiellen Titels, welchen der Sprachgebrauch auf »Rio« abgekürzt hat, während im Volksmnnde statt dieses Nameus die Stadt, als Sitz des kaiserlichen Hofes, auch vielfach *Corte* — der Hof — genannt wird. Der volle Name der Stadt lautet: *La Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro*; der Ursprung des Namens Rio de Janeiro — Januarius-Fluss — knüpft sich an die Entdeckung der Bai durch Alfons de Sonza am 1. Jänner des Jahres 1531 und an dio Thatsache, dass die enge Einfahrt in die Bai, ihre weite Erstreckung in das Landesinnere, die zahlreichen Inseln und Eilande, mit der sie erfüllt ist, die Entdecker glauben ließ, man habe es mit der Mündung eines mächtigen Stromes zn thun. Die Ureinwohner nannten die weitläufige, nur durch eine enge Einfahrt mit dem Ocean verhundene Bai »*Nitherohi*« [1]), was so viel als »verborgene Wässer« bedentete.

Die mächtigen landschaftlichen Reize der neuentdeckten Januarins-Bucht, deren frnchtbare Gestade, und selbst die vertheidignngsfähige Lage derselben könneu nicht verfehlt haben, den Entdeckern diesen Ort als hesonders günstig zur Anlage einer Niederlassung erscheinen zu lassen; aber

[1]) Dieser uralte Name hat sich als Name der gegenwärtigen Hauptstadt der Provinz Rio de Janeiro erhalten.

Digitized by Google

doch verging mehr als ein Menschenalter, bis die von den Portugiesen entdeckte Bucht auch von dieser Nation förmlich in Besitz genommen, und eine portugiesische Niederlassung daselbst gegründet wurde. Siebenundzwanzig Jahre lang blieb die herrliche Bai nahezu unbeachtet; da war es endlich ein Franzose, der kühne und unternehmende Seemann Durand de Villegagnon, der bei einem Besuche der brasilianischen Küsten das Project fasste, in der Januarins-Bai eine Colonie zu gründen. Nach Frankreich zurückgekehrt, wusste er sich die damals noch sehr mächtige Protection des Admirals Coligny für seine Pläne zu gewinnen, indem er als den Hauptzweck der zu gründenden Colonie die Schaffung eines sicheren, freien und selbständigen Aufenthaltes für die Hugenotten bezeichnete, welche in Frankreich unter Bedrückungen litten, die sich im Laufe der Jahre bis zu den Schreckensthaten der Bluthochzeit steigern sollten. Colignys Einfluss gelang es, die Pläne des Villegagnon mächtig zu fördern, und im Jahre 1558 landete dieser letztere mit einer bedeutenden Zahl von Auswanderern auf jener kleinen Insel gegenüber des heutigen Rio de Janeiro, welche gegenwärtig seinen Namen führt, damals aber nach seinem Protector Coligny benannt wurde. Das junge Anwesen prosperirte bald; aber aus dem glücklichen Gründer der Niederlassung entwickelte sich im Genusse absoluter Macht bald ein unerträglicher Tyrann. Die ausgewanderten Hugenotten sehnten sich bald nach der Heimat zurück, und ein Theil der Ansiedler trat auch wirklich die Rückreise nach Frankreich an, wo es ihnen gelang, an 10 000 zur Auswanderung nach Rio bereite hugenottische Landsleute durch Schilderung des sie erwartenden Schicksals zum vorläufigen Aufschube ihres Auswanderungsprojectes zu bewegen. Villegagnon begab sich hierauf persönlich nach Europa, um Auswanderer anzuwerben; seine Abwesenheit wurde aber von den brasilianischen Portugiesen dazu benützt, die französische Ansiedlung, deren Bestehen sie immer als einen Eingriff in ihre Besitzrechte angesehen hatten, zu überfallen und deren Bewohner zu verjagen. Durch mehrere Jahre sollen die versprengten Ansiedler eine Art von Guerillakrieg weitergeführt haben; aber im Jahre 1567 konnte die portugiesische Oberhoheit in der Bucht von Rio de Janeiro durch die vollzogene Gründung der jetzigen Reichshauptstadt als endgiltig etablirt angesehen werden.

Zur Hauptstadt des Vicekönigthums portugiesischer Nationalität auf amerikanischem Boden ward aber Rio erst im Jahre 1763 von König José I. erhoben, indem die natürliche Lage der Stadt dieselbe als ein günstigeres Centrum für die Vertheidigung gegen die Spanier erscheinen ließ. Von seiner Vertheidigungsfähigkeit hatte Rio, welches von den inneren brasilianischen Streitigkeiten im Laufe des 17. Jahrhunderts ziemlich unberührt geblieben war, im Jahre 1710 einen Beweis gegeben, als ein französisches Geschwader unter Duclerc den Versuch zur Einnahme der Stadt machte. Der französische Befehlshaber verlor die Hälfte seiner Mannschaften und wurde mit dem Reste zum Gefangenen gemacht. Frankreich musste Rache haben; im folgenden Jahre erschien der berühmte Admiral Duguay-Trouin mit einer bedeutenden Streitmacht, und diesesmal musste der portugiesische Gouverneur sich aus der Stadt zurückziehen, um Verstärkungen aus der Provinz Minas an sich zu ziehen. Durch die Drohung, die Stadt unerbittlich den Flammen zu überliefern, wusste der französische Admiral eine Capitulation zu erzwingen, in welcher die französische Streitmacht sich gegen ein bedeutendes Lösegeld zum Absegeln verpflichtete. Ein böses Geschick wollte, dass die französische Escadre in einem Tornado, welcher sie bald nach ihrem Absegeln überfiel, gerade

jene zwei Schiffe verlor, die den größten Theil der gemachten Beute, nämlich des bar erlegten Lösegeldes an Bord genommen hatten.

Im Jahre 1808 wählte bekanntlich die portugiesische Königsfamilie Rio zur Residenzstadt; es ist das einzige Beispiel in der Geschichte, dass es einer Colonie gegeben war, die im Mutterlande von äußeren Feinden bedrängte Dynastie schützend aufzunehmen, und dass infolge dessen längere Zeit hindurch das Mutterland von der Colonie aus regiert wurde. Nachdem der Prinzregent, nachmals König João VI., zuerst am 21. Jänner in Bahia gelandet war, wurde bald darauf Rio zur Residenz gewählt. Noch vor der Abreise von Bahia hatte aber der Prinzregent der Colonie, die ihn enthusiastisch aufgenommen hatte, eine Reihe von Freiheiten verliehen, auf welche der seitherige Aufschwung des Landes mit Recht zurückgeführt werden darf. Vollkommener Freihandel für alle Flaggen in allen Häfen Brasiliens stand an der Spitze dieser wohlthätigen Verfügungen; einzig die königlichen Monopolgegenstände, Diamanten und brasilianisches Farbholz waren von der vollkommenen Ausfuhrsfreiheit ausgenommen. Dem Sohne João VI., Kronprinzen Dom Pedro, war es vorbehalten, die mächtigen Unabhängigkeitsbewegungen, welche in Brasilien zur Zeit des rasch nacheinander sich vollziehenden Abfalles der spanischen Colonien auftraten, in ein dynastisches Geleise zu lenken; der in Brasilien außerordentlich populäre Prinz wurde am 7. September 1822 zu Rio als Kaiser von Brasilien ausgerufen. Die erlauchte Gemahlin des ersten brasilianischen Kaisers, Mutter des jetzt regierenden Kaisers Dom Pedro II., war die Prinzessin unseres Kaiserhauses, Erzherzogin Leopoldine Caroline Josepha († 11. December 1826), welche die Reise nach dem Lande, wo sie bald nach ihrer Vermählung einen Thron zu besteigen berufen war, mit den Corvetten der k. k. Kriegsmarine CAROLINA und AUGUSTA — den ersten Schiffen unserer Kriegsmarine, die in diesem Jahrhundert den Ocean durchquerten — zurückgelegt hatte.

Im Mutterlande wollte man aber vorerst die Selbständigkeit Brasiliens nicht anerkennen, und Bahia wurde zum Centrum des Widerstandes gegen die Gestaltung der Dinge ausersehen, die man in Portugal als Abfall vom Mutterlande ansah; erst das Jahr 1825 brachte unter englischer Vermittlung jenes Arrangement zustande, welches Brasilien zu einem vollständig legitimen monarchischen Staate gestaltete; König João VI. von Portugal nahm nämlich feierlich den Titel eines Kaisers von Brasilien an, um aber letztere Würde sogleich zu Gunsten seines Sohnes, des Kaisers Dom Pedro I. niederzulegen, welcher durch Erlass und feierliche Beeidigung der Verfassung vom 25. März 1824 eine neuerliche, diesmal republikanische Bewegung im Keime erstickt hatte.

Seither ist Rio de Janeiro eine kaiserliche Residenzstadt, die einzige auf amerikanischem Boden.

Erst die kaiserliche Zeit ist es gewesen, welche in Rio Anstalten geschaffen hat, wie wir sie sonst in Hauptstädten gewöhnt sind in großer Zahl, meist aber auch von ehrwürdigem Alter anzutreffen; so vor allem die imposante öffentliche Bibliothek, einer Schenkung João VI. entstammend, welche 120 000 Werke besitzt; das Collegium Dom Pedro II., das Nationalmuseum, das Institut für Geographie, Ethnologie und Geschichte, das Kunstlyceum, die polytechnische Schule, das astronomische und meteorologische Observatorium, das Museum der nationalen Erziehung, Spitäler, Irrenanstalten u. s. w.

Was aber keine kaiserliche Macht und Munificenz der an sich recht unansehnlichen Stadt zu geben vermochte, einen Vorzug, der ihr zu einer über

die ganze Welt verbreiteten Berühmtheit verholfen hat, das ist die unvergleichliche Pracht ihrer Lage.

Die herrliche Bucht, an deren westlichem Ufer Rio liegt, zählt zu den überwältigend schönsten Punkten der Erde; seit ihrer Entdeckung ist sie immer und immer wieder zum Gegenstande begeisterter Schilderungen gemacht worden; zahllos sind die panegyrischen Beschreibungen, zu welchen sie ihre Besucher inspirirt hat. Am bezeichnendsten in aller seiner Einfachheit ist vielleicht der Ausspruch: »dass der Anblick der Bai von Rio auf den Ankömmling, der eben eine Weltreise zurückgelegt hat, gerade so überwältigend wirkt, als ob er sich zum erstenmale in seinem Leben in die Wunder der Tropenwelt versetzt finden würde.«

»Weder Neapel noch Stambul, noch irgend ein anderer Ort der uns bekannten Erde, selbst die Alhambra nicht«, schrieb Admiral Prinz Adalbert von Preußen, »kann sich an magisch-phantastischem Zauber mit der Einfahrt in die Bucht von Rio de Janeiro messen.«

»Diese Bai« — sagt bestimmt und kräftig Gallenga — »ist das Thor zu einem tropischen Paradiese. Nirgends findet man eine so kühn aufstrebende Küstenform, nirgends solche malerische Gruppen von Bergen, solche Irrgewinde von durch Inseln und Inselchen gebildeter Ein- und Ausfahrten, eine so überreiche, überall mächtig hervortreibende Vegetation. ..... Die Stadt ist nicht anders als Lima oder Buenos-Ayres, ein Schachbrett gebildet von engen, schmutzigen Straßen; aber die nächste und auch die weitere Umgebung! Man schickt den Fremden nach dem botanischen Garten; aber es ist ja alles ringsumher ein Garten, wie er schöner nicht gedacht werden kann. ....«

Mit einer gewissen Vorsicht, die den gelehrten Forscher charakterisirt, ruft der berühmte Botaniker A. de St. Hilaire aus: »*Rien au monde n'est aussi beau, peut-être, que les environs de Rio de Janeiro.*«

Wer in der glücklichen Lage ist zu reisen, um sich ruhig genießend den Eindrücken hinzugeben, die auf ihn in wechselnder Folge einstürmen, wird es sich auch nicht zu versagen brauchen, bei der Wiedergabe dieser Eindrücke den schwärmerischen Gefühlen freien Ausdruck zu geben, die der Anblick großartiger Naturschönheiten in ihm wachgerufen hat; der Schiffsofficier aber, dessen Aufmerksamkeit dem Schiffe gehört, bis der Anker zum Grunde geht, — dessen Thätigkeit von diesem Augenblicke an anderweitigem Dienste, der mühsamen Erforschung und Sammlung von Daten, der Erfüllung von oft zahllosen und immer zeitraubenden Etikettspflichten, der allem anderen voranstehenden Sorge für Schiff und Mannschaft zugewendet werden muss, ist selten oder nie in der Lage, sich in seinen Aufzeichnungen zu freier anschaulicher Schilderung der — im Momente gewiss aufrichtig bewunderten — Naturschönheit aufzuschwingen.

Aber solch ein Bild, wie die Bai von Rio es bietet, ist wohl geeignet, eines jeden Blick zu fesseln, und unverlöschliche Eindrücke hervorzurufen. Der italienische Schiffscommandant C. de Amezaga erzählt uns [1]), wie unmittelbar vor dem Einlaufen in die Bucht von Rio der Schreckensruf »Mann über Bord« jene Bestürzung verbreitete, die man erlebt haben muss, um sie in ihrem vollen Umfange zu begreifen; aber er fügt bei:

[1]) Viaggio di Circumnavigazione della Regia Corvetta Caracciolo. Roma 1885.

„Non eravamo per altro rimasti indifferenti allo spettacolo stupendo, che si era offerto al nostro sguardo, tostochè apparvero chiaramente distinte le terre di Rio de Janeiro; al contrario, al pari di quanti vi approdano, avevamo ammirato la maestà dei monti dalle forme bizzarre, costituenti, per così esprimerci, l'antemurale della immensa rada, e la smagliante vegetazione delle rive, ed i pittoreschi ed innumerevoli seni della rada stessa, e l'elegante e grandioso aspetto della città e dintorni, e le tinte armoniose del cielo e dell' aqua."

Zu diesen wenigen, wenn auch den empfangenen Eindruck kräftig wiedergebenden Worten, lässt sich der vielbeschäftigte Commandant herbei; ein anderer Italiener, an Bord eines anderen Schiffes der Kriegsflotte zum Anblick der Bai von Rio gelangt, lässt seinen Gefühlen freieren Lauf [1]); aber er ist Arzt des Schiffes, der Glückliche; er hat seine wenigen Kranken besucht, falls er überhaupt solche an Bord hatte, hat sich dann auf das Vorderdeck seines dem Lande zusegelnden Schiffes begeben, und unberührt von den tausendfältigen Thätigkeiten, welche das Schiff gerade jetzt am meisten erfordert, hat er sich ganz und voll in die Eindrücke versenkt, die auf ihn mächtig einstürmen. Hören wir ihn, ohne durch Übertragung in eine härtere Tonart die Musik zu beeinträchtigen, welche von den Klängen seiner Muttersprache geboten wird:

„Giammai ho invidiato alla fervida fantasia di un poeta, alla felice immaginativa di un novellista, nè mai tanto ho invocato un atomo solo del genio descrittivo di Biron o di Edmondo de Amicis, come in Rio de Janeiro. E sì che sento in me prepotente il bisogno di sottrarmi alla pochezza mia, per poter tenere, se non con lode, almeno senza biasimo l' impegno di descrivere le bellezze di oltremare. Di fronte a certi sublimi spettacoli della natura si rimane meravigliati, estatici, incantati, — ma quella meraviglia, quell' estasi, quell' incanto torna impossibile tradurre sul labbro o consegnare alla penna.

Tutto il meglio che possa dirsi della bellezza di Rio de Janeiro, sarà sempre al disotto della stupenda realtà. Eppure io, nato là „nel bel paese dove il sì suona" non mi trovo nuovo alle incantevole viste, sì che l'occhio mio, uso ai nostri sublimi panorami, sdegni le cose men belle, e non si posi ammirato che sulle sole, le quali possano almeno correre il parallelo colle tante dell' Italia mia. Ma Rio è luogo si bello che io mi senta meno allo scopo di descriverlo e debba invocare la venia dei lettori per la mia disdatta penna: in compenso i lettori, ad avere una languida idea del sublime incanto di questa terra privilegiata, implorino il soccorso della matematica ed elevino alla potenza infinita il poco che io saprò loro narrare. Intanto debbo appagarmi ad una descrizione a volo d' ucello, ad uno quadro appena sfumato, pronto a trascrivere più tardi le tante impressioni, che in Rio si destano ad ogni momento sempre più nuove, sempre più seducenti.

A chi entra dall' oceano nella Baja di Rio si para innanzi un incanto, un paradiso. Sotto il padiglione di un cielo splendidamente azzurro si spiega tutto in un giro una successione variata, prima di ripide montagne, poi di più dolce colline vestite delle famose foreste vergini, di fiori

[1]) „Intorno al Mondo, a bordo della Regia Corvetta Garibaldi 1879—1882," von F. Santini. Rom 1886.

e di frutta squisite per gusto e per odore, di gigantesche palme, di tutt' una superba vegetazione quale dovea essere quella descritta nelle mistiche narrazioni della terra promessa. E quei monti, che ti riportano col pensiero alle legendarie gesta dei Guarany, si sviluppano in mille forme diverse prima di scendere al mare, nel quale si specchiano co' lori pittoreschi contorni; chè vedi qua lo strano, „Pan di zucchero“ (Pao de Azucar), che da una altezza sterminata, inaccessibile cala a picco nel mare, là l'elefante accovaciato sulle gambe, tanto quel promontorio ritrae la forma dell' enorme pachiderma; e poi cento e cento rialzi, quale dal taglio bizzarre, quale dal dorso infiorato, l'uno dal declivio dolce, l'altro dal sentiero scosceso. Su quei monti si stende un eliso di bellezze rare e dalle linee primitive le alte e più lontane, vedi a centinaja le casine svolgersi in più perfette forme architettoniche man mano che guadagnano il cammino giù verso il mare, fino a che le ultime si elevano a superbi pallazzi di più splendide ville e riflettono nelle onde cerulee del golfo un lusso impareggiabile di bellezze incantate.

All' Italiano si domanda subito: e più bello il Golfo di Napoli o la Baja di Rio de Janeiro? Non e facile in sulle prime la risposta. Al primo sguardo Rio de Janeiro e Napoli sono, per me, due grandi bellezze ma differenti fra loro, come ugualmente belle, ma punto simigliantisi, possono essere una bionda figlia di Albione ed un' Andalusa dagli occhi nerissimi; come ugualmente belle ma di tipo diverso sono due donne dell' Italia mia. Ma perchè negarlo? La bellezza delle Baja di Rio de Janeiro si eleva fino a destare l'invidia in quella del ridente golfo della incantevole Partenope. Napoli e bella, divinemente bella; ma lo stupendo panorama si compendia nel vasto golfo, e l' occhio può abbraciarlo d' un colpo.

Napoli è la sirena incantatrice, che ti tenta e subito ti seduce, perchè ti apre e ti mostra intiero il tesoro invidiato della sua bellezza, e nulla ne cela all' avido sguardo, che ne rimane pàgo ad usura meravigliato, incantato.

Napoli è la Venere dei Medici, non riottosa a spiegarti tutta la venustà delle sue forme provocanti, che l' occhio domina ad un tratto e divora con vollutuosa ansietà. Ma quale sguardo, per potente e penetrante che sia, può stringere nella periferia dei suoi raggi tutte le preziose belezze, che chiude nel suo seno la baja di Rio de Janeiro? Qui i panorami incantati si succedono, si moltiplicano, ma non si rassomigliano. Posa solamente lo sguardo sulle tante isole, delle quale è sparsa la Baja, portalo da Ilha Redonda a Camprida, da Pay a May, da Calado a Palmas, da Touncinko a Cotunduba, e vedrai ognuna schiuderti una messe di bellezze nuove invidiate della gelosa campagna. Volgiti indietro, e bagnate del mare ti appariranno le fiorite sponde di Victhrohy, la città delle elegante casine svizzere, dai labirinti di fiori, dai variati contorni, che un continuo succedersi di „Ferry Boats“ — speciali batelli a vapore — non disgiunge mai da Rio. Sfiora su di agile scafo le verdeggianti rive della Baja, e penetrerai qua in una insenata ascosa nelle palme, là in un golfetto coperto dei bambù ed ovunque ti si presenterà uno spettacolo degno di ammirazione. Volgi a manca ed entrerai in quel paradiso, che è la Baja di Botafogo. Quale incanto!

Là natura ed arte si son dato convegno, e scesa a tenzone, si combattono senza che la vittoria arrida più all' una che all' altra; è un torneo

Digitized by Google

degno dello sguardo di Dio! L' onda placida bacia amorosamente una spiaggia, che deve essere l' asilo del genio del bello, là tutto in giro si spiega un elegantissimo boulevard dalle cento ville, dai pittoreschi nchâletsu, dai fioriti giardini, dai poetici laghetti, nei quali si tuffano tanti gruppi di putti amorosi all' ombra di un salice o di rustico ponticello, che unisce due ajuole. Le palme rigogliose ed i padiglioni di vaniglia fanno riparo dai raggi del sole e rendono più odorosi e più inebbrianti i zeffiri, che rinfrescano le afe tropicali del meriggio, mentre la garrula armonia dei variopinti augelli modula la canzone dell' amore.

La bellezza più apprezzata, più seducente è quella che non si palesa tutta ad un tratto, ma ehe vuole essere cercata, scoperta, quasi indovinata; e Rio de Janeiro è la donna dal volto bellissimo, dalle forme perfette, procaci, ascosa voluttuosamente in un roseo velo, che non cadde di un colpo, come il manto di Frine dinanzi i giudici, ma che si svolge man mano con una lentezza affascinante e ti stringe irresistibilmente nei dolci nodi dai quali si discinge quell' angelica figura, che ti obbliga a darti prigioniero della sua bellezza.

Rio de Janeiro! Quale poesia tu desti in chiunque sia ospite del tuo Eden! Ma la tua poesia, a punto perchè tanto sublime, come divinamente triste scende nell' animo trafitto dall' duolo di cara persona perduta, qual turbine di affetti dee destare in chi abbia in cuore sconvolto dal palpito affanoso dall' amore! Il profumo della tua poesia non è vinto da quello dei tuo fiori, delle tue frutta, ma i due profumi si attragono, si baciano e stringono in un amplesso irresistibile anima, mente, cuore, tutto, ed inebbriano, confondono, assopiscono.

Ed i tramonti di Rio de Janeiro! Io non iscorderò mai quelle tinte bizzarramente rosastre, là più marcate, qui più evanescenti, quelle nubi di un roseo pallido, quelle tinte d' oro incadescenti, che si van man mano smorzando e si spengono poi sul plumbeo, che sparisce nell' azzurro del cielo con un ammirevole successione di colore tutta tropicale. Qui davvero il tramonto è l' ora del risveglio di mille pensieri nell' animo ebbro di una dolce tristezza, perchè il dolore non è spoglio di dolcezza, e le anime gentili amano talora ed accarezzano più assai il dolor che non vogliano e desiderino il piacere.

Ma lo stupendo panorama della baja di Rio de Janeiro, come non agonizza al tramonto, non muore col cader della notte; v' ha qui bellezze che, solo vestite dal sole di luce meno addatta, si tengono quasi celate nel giorno e non si mettono a festa che col manto inargentato della pallida luna. Su questo cielo eternamento stellato non vidi altri nubi che le Macchie di Maggellano, che stan quasi a sgabello della croce del sud. E là, ove finisce l' interotto bagliore di un mare sempre fosforescente, sorgono a migliaia le fiamme del gaz, che illumina le rive con tanta richezza, che l' uguale non possiede alcuna città d' Europa. È proprio vero che le bellezze della natura spiegono potente l' influenza sull' animo umano ......

Soweit der italienische Schiffsarzt; wir finden in seinen Worten eine Fülle von künstlerischer Anschauung und poetischer Kraft, wie sie der Laie bei dem zum Materialismus hingedrängten Jünger Äsculaps nicht zu suchen pflegt, noch weniger aber derjenige, welcher die See und ihr Leben nicht kennt, sie bei dem als hart und unempfindlich gedachten Seemanne für möglich halten würde.

Der Seemann ist aber doch auch ein Mensch, — so zu sagen; die überwältigende Scenerie übt auch auf ihn ihre Wirkung aus.

Doch mag immerhin zugestanden werden, dass dem Seemanne die malerischen, grotesk und bezeichnend geformten Bergspitzen zumeist vorzüglich insoferne interessant sind, als sie für ihn die erforderlichen Markpunkte abgeben müssen, nach welchen er sein Manöver einrichtet, um das ihm anvertraute Schiff sicher auf den schützenden Ankerplatz zu bringen. Von diesem fachmännischen Standpunkte aus hat Fregattenkapitän Müldner die Bai von Rio zunächst ins Auge gefasst, und uns als das Resultat seiner Beobachtungen, für das Ansegeln von Rio die folgenden Anleitungen vermittelt.

Die Bucht von Rio, schreibt der Commandant der ALBATROS, darf zu den vorzüglichsten nautischen Punkten gezählt werden; denn sie bietet den in ihr ankernden Schiffen nicht nur vollkommenen Schutz und guten Ankergrund, sondern durch die sie umgebenden eigenthümlich configurirten Bergketten und Spitzen ausgezeichnete, jede Irrung vollständig ausschließende Orientirungspunkte für das Anlaufen.

Für Schiffe, die aus dem NO-Quadranten kommend, die Bucht anzusegeln haben, ist es am zweckmäßigsten, den Curs direct gegen das Cap Frio zu halten, welches bei klarem Wetter auf 20—25 Seemeilen gesichtet wird; dieses Cap kann infolge seiner an der Ostseite steil ansteigenden, nach Westen aber flach verlaufenden Form stets mit Leichtigkeit bestimmt erkannt werden. Demnach sind Schiffe stets in der Lage, ihre Position genau festzustellen, bevor sie die Passatzone verlassen, deren landwärtige Grenze mit der Sichtbarkeitsgrenze des genannten Caps so ziemlich übereinfällt. Zwischen dieser Grenze und dem Lande kann man auf abwechselnde Land- und Seebrisen rechnen.

Am Cap Frio ist eine Semaphorstation errichtet, welche die ankommenden Schiffe telegraphisch nach Rio meldet.

Fast gleichzeitig mit Cap Frio werden auch die Kämme der Punta Negra, und da die Entfernung des Cap Frio von der Bucht von Rio nur 30 Seemeilen beträgt, bald darauf auch die Höhenzüge gesichtet, welche die letztgenannte Bucht umsäumen.

Die markantesten Punkte dieser Höhenzüge sind: westlich von der Einfahrt der 2575′ hohe Gavia, der mehr landeinwärts gelegene Tyucca, ferners der weiter östlich situirte Corcovado, welcher durch seinen steil abfallenden und mit einem Lusthause gekrönten Gipfel besonders gut kenntlich ist; schließlich als das am leichtesten zu erkennende Peilungsobject der 1270′ hohe Zuckerhut (*Sugar Loaf* auf den englischen Karten). Dieser Gipfel begrenzt mit steilem Abfalle auf eine kleine flache von dem Fort San João besetzte Landzunge, die westliche Seite der Einfahrt. Dieser Theil des Gebirgsstockes wird auch von See aus um so leichter erkannt, als er in der Entfernung von etwa 15 Seemeilen von SO aus die Contouren der Figur eines liegenden Mannes zeigt, wobei der Kopf durch den Gavia, und die Füße durch den Zuckerhut gebildet werden. Die östliche Seite der Einfahrt wird durch das Fort Sta. Cruz abgeschlossen, an welches sich in südöstlicher Richtung der 1317′ hohe falsche Zuckerhut — *False Sugar Loaf* — und der mehr seitwärts gegen Cap Frio zu gelegene Castellhügel — *Castle Hill* — anschließen.

Die Inseln Pay und May lagern sich in südwestlicher Richtung als Ausläufer dieses Gebirgssystems dem ersteren Berge vor; nördlich von der

Einfahrt zeigen sich im Hintergrunde der Bai die spitzigen ausgezackten Gipfel des Dogelgebirges.

Die südlich von der Einfahrt gelegene, 6 Meilen weit in See liegende Insel Raza, ist durch den in ihrer Mitte erbauten 315′ hohen Leuchtthurm ebenfalls ein guter Orientirungspunkt; westlich und nordwestlich von dieser Insel liegen zerstreut die Inseln Redonda, Comprida, Palmas und Cagada, sowie auch dem Cap Gavia vorgelagert die Tynca-Inseln.

Die Passage, welche von Segelschiffen meistens für das Anlaufen der Bai gewählt wird, befindet sich zwischen den Inseln Raza und Pay, da dieser Canal nebst einer überall hinreichenden Wassertiefe auch den genügenden Manövrirraum aufweist; Dampfer können einem kürzeren Wege den Vorzug geben, indem die von Süden kommenden den Canal benützen, der von den Inseln Colunduba und Palmas einerseits, und dem Festlande andererseits eingeschlossen ist; von Norden kommende Dampfer halten sich dicht unter Land bei Cap Frio und Pay.

Vor und in der Einfahrt wird sehr häufig ein hoher Seegang angetroffen; dieser Seegang, sowie die meist seewärts setzende Strömung erschweren bei flauer Brise das Manöver der Schiffe. Der Landwind wird, besonders zu Zeiten des Mondwechsels, häufig von schweren Böen begleitet; er reicht in SO bis zur Punta Negra. Für Segelschiffe ist es beim Vorherrschen der Landbrise, wenn dieselbe den eben bemerkten böigen Charakter anzunehmen beginnt, rathsam, seewärts von Raza das Einsetzen der Seebrise abzuwarten. Sind solche Schiffe gezwungen zu ankern, so soll dazu die östliche Seite der Einfahrt gewählt werden, da man hier in vergleichweise ruhigerem Wasser liegt.

Es ist für Segelschiffe rathsam, nicht zu nahe an die der Einfahrt vorliegenden Inseln anzusegeln, solange der Landwind dauert, um nicht der Gefahr ausgesetzt zu werden, während der dem Windwechsel vorhergehenden Stille durch Strömung und See an diese Inseln getrieben zu werden.

Nach Passirung von Fort Sta. Cruz, in dessen unmittelbarer Nähe noch die Wassertiefe 8 Faden beträgt, steuern Segelschiffe frei von Fort Lage und Villegagnon an der Insel Rat vorüber, nordwestlich haltend auf den Ankerplatz. Beim Passiren von Fort Sta. Cruz sind die Schiffe gehalten, die ihnen mittels Signalen gestellten Fragen zu beantworten, falls sie nicht schon vom Semaphor auf Cap Frio angemeldet worden wären.

Dampfer legen sich in die Verbindungslinie Raza mit Sta. Cruz — S $^1/_2$ W — N $^1/_2$ O — wenden hierauf direct gegen letzteres Object und nehmen, sobald sie frei von Lage sind, dieselben Curse, wie dies eben für die Segelschiffe angegeben worden ist.

Die Mittelrichtung der Bucht von Rio de Janeiro liegt von SSW nach NNO; von der Einfahrt, welche an ihrer engsten Stelle nur 9 Kabel breit ist, angefangen, erweitert sich die Bay continuirlich keilförmig und erreicht in ihrer nördlichen, von ONO nach WNW gerichteten Begrenzung die größte Ausdehnung von 13 Seemeilen. Die Ufer der Bucht sind durch kleine Einbuchtungen und vortretende Landzungen stark gegliedert; der nordwestliche Theil der Bai ist stark versandet.

Von den in der Bai zerstreut liegenden 47 größeren und kleineren Inseln sind für die Schiffahrt die folgenden von Bedeutung: Das in der Einfahrt liegende, das Fort Lage tragende Eiland; die südöstlich der Calhabonco-Spitze befindliche Insel, auf welcher das Fort Villegagnon steht; weiters die

Insel Cobras (Rat Island), auf welcher ein neues Zollhaus im Bau begriffen ist; endlich die nordwestlich der letzteren gelegenen Inseln Enchadas.

Die Verbindungslinie der Rat-Insel mit dem Leuchtfeuer des Forts Villegagnon N z. W $^1/_2$ W — S z. O $^1/_2$ O ist die Grenze, über welche hinaus nach Norden des Forts und nach Süden der Insel tiefgehendere Schiffe sich nicht mehr verankern können.

Der Ankerplatz, welcher Kriegschiffen von dem Hafenamte gemeiniglich angewiesen wird, befindet sich zwischen der Rat-Insel und der nördlich von dieser gelegenen Feliceiras-Bank, in durchschnittlich 15—20 Faden Wassertiefe. Handelsschiffe, welche ihre Ladung zu löschen haben, verankern sich nördlich und westlich von der Rat-Insel längs der Insel und der *Praya de Vallonga* auf etwa 2 Kabel Entfernung vom Lande; Schiffe, welche seeklar sind, südlich von der Insel Rat gegen die Einfahrt der Bai zu, oder auch zwischen Fort Sta. Cruz und der Drei-Faden-Bucht — *Three Fathoms Bay* — um den einsetzenden Landwind sofort zum Auslaufen benützen zu können.

Die Bucht enthält, besonders in ihrem nördlichen, beinahe gar nicht frequentirten Theile, zahlreiche Untiefen, von welchen aber diejenigen, welche der Schiffahrt gefährlich werden könnten, gut betonnt sind.

Die Deckungslinie von Rat-Island mit dem Zuckerhut führt frei von allen diesen inneren Fährlichkeiten der Bai.

Das Anlaufen von Rio bei Nacht würde keinerlei Schwierigkeiten bieten. Das auf der Insel Raza installirte 315′ hohe Leuchtfeuer mit elektrischem Leuchtapparate kann auf 24 Seemeilen gesichtet werden, und auf der Höhe dieses Leuchtfeuers gelangt man bereits in Sicht des Feuers von Sta. Cruz. Die Leuchte von Raza soll abwechselnd zwei weiße und zwei rothe Blinke zeigen; wie dies jedoch auch in den nautischen Segelbehelfen angegeben ist, kommen dabei öfters Unregelmäßigkeiten vor. Auch ALBATROS beobachtete während des Anlaufens von Raza stets vier weiße Blinke, denen immer ein rother folgte.

Die Beleuchtung des Hafens selbst ist eine genügende; sie geschieht durch das schon erwähnte, 6 Meilen weit sichtbare weiße feste Feuer von Sta. Cruz, durch das auf 7 Meilen sichtbare rothe Feuer von Villegagnon und endlich durch die rothen und grünen Hafenfeuer von Calcabouco.

Selbst wenn die hier angegebenen Leuchtfeuer nicht angezündet wären, könnte das Einlaufen nicht allein nur bei ruhiger und mondheller Nacht durchgeführt werden, sondern es müsste auch bei dunkler Nacht gelingen, falls nur einige der Orientirungspunkte und die Position des Forts Lage ausgenommen werden können. Dieses letztere, frei in der Mitte der Einfahrt liegend, müsste die beste Directionslinie bezeichnen.

Die in See vor Rio herrschenden Winde wechseln mit der Jahreszeit: vom November bis März weht frischer NO, welcher weiter in See in Ostwind übergeht. Von März bis September trifft man zumeist SO-Brisen, die jedoch in der Gegend von Cap Frio und Thomé von 2—3 Tage währenden frischen Nordwinden mit darauffolgenden Calmen und variablen SO- und SW-Brisen unterbrochen werden.

In der Bucht selbst und bis Punta Negra wechseln Land- und Seebrisen regelmäßig ab. Die letzteren setzen gewöhnlich von 10 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags ein, erreichen gegen 4 Uhr nachmittags ihre größte Stärke und lullen gegen 7—11 Uhr abends ein. Einer kurzen, 1—2 Stunden währenden Stille folgt hierauf nachtsüber der Landwind, der zwischen 9—10 Uhr vor-

mittags abflaut, um nach kurzer Calme wieder von der Seebrise abgelöst zu werden. Die gefährlichsten, böenartig, mit viel Regen einsetzenden Winde sind in der Bai die SW-Winde, welche plötzlich und mit großer Heftigkeit auftreten.

Längs der ganzen Küste bis Cap Frio nnd Bahia, ebenso weiter im Süden sind ansehnlich starke SW-Strömungen zu beobachten; es sind dies einfach Driftströmungen, durch die verschiedenen Winde erzeugt und je nach der Stärke dieser letzteren mit einer Geschwindigkeit von 0·75—1·75 Meilen in der Stunde auftretend.

In der Bai herrschen Flut- und Ebbe-Strömungen in sehr unregelmäßiger Aufeinanderfolge, und dürfte die Erklärung für diese Unregelmäßigkeit in der großen Zahl der die Strömung ablenkenden Buchten, Inseln und Bänke zu suchen sein. Man kann oft beobachten, dass knapp nebeneinander verankerte Schiffe trotz des Wehens von frischer Brise in der Stärke 3 in den verschiedensten Richtungen aufgeschwait liegen.

Die Niveauverschiedenheiten, welche durch die Gezeitsströmungen in der Bucht von Bahia hervorgerufen werden, sind keine sehr bedeutenden; die größte Fluthöhe wurde mit 4', die geringste mit 3' beobachtet. Die Stärke der Gezeitsströmungen bewegt sich in denselben Grenzen wie die früher erwähnten der Driftströmungen. Eine auffällige Thatsache ist es, dass die Ebbeströmung bedeutend länger dauert als die entgegengesetzte Flutströmung; besonders nach stärkerem Regenfalle soll es schon vorgekommen sein, dass in der Bai von Rio de Janeiro durch 24 Stunden hintereinander unausgesetzt nur der Ebbestrom herrschte, ohne von dem Flutstrome abgelöst zu werden. Im allgemeinen ist die Strömung im Hafen an dessen östlicher Seite schwächer als an der westlichen.

Mit Uferbauten, Quais und Molos für das Anlegen von Dampfern ist Rio de Janeiro durchaus nicht gut versehen. Nirgends können sich Schiffe direct an das Ufer vertaüen; das Ein- und Ausladen der Frachten muss daher immer mittels Lichterbooten geschehen. Solche Lichterboote und Dampfbarkassen, um dieselben zu schleppen, sind aber allerdings in sehr großer Zahl vorhanden.

Längs des Gestades an der *Rua Sanda* erstrecken sich große Warenmagazine, wo die Ladnngen für die Schiffe aufgespeichert werden.

Der einzige etwas größere nennenswerte Quai ist jener, welcher sich auf dem Platze vor dem kaiserlichen Palais befindet, und mit einem zwar geräumigen, aber seichten Bootshafen in Verbindung steht; auf demselben sind auch mehrere Drehkrahne zum Verladen von Waren installirt. In der Nähe dieses Bootshafens befindet sich das Zollhaus. Der erwähnte Quai besitzt beiläufig in seiner Mitte gut angelegte, mit schönen Treppen versehene Anlegeplätze für Boote; etwa 1 Kabel südöstlich dieser Anlegeplätze findet man senkrecht in die See hinaus gebaut eine kurze Rampe mit einigen an das Wasser führenden Stufen, welche ebenfalls für das Anlegen von Booten bestimmt sind. Der schon in tieferes Wasser hineinreichende Molo der *Ferryboats*-Gesellschaft vervollständigt die Zahl der vorhandenen Anlegeplätze. Sämmtliche übrigen Uferstrecken der Stadt, wie *die Praya das Frayas, de Flamingo, de Botafogo,* sind nur in dürftiger Weise durch eine Reihe von übereinander geschichtetem Gesteine von der See getrennt. An diesen Strecken finden sich fast nirgends praktikable Anlegeplätze.

Eine große Zahl von Flüssen und Flüsschen ergießt sich in die Bai von Rio; doch ist keiner von ihnen bedeutend oder schiffbar.

Die leichte Zugänglichkeit der Bai von Rio, welche wir vom Commandanten des ALBATROS sogar dahin charakterisiren gehört haben, dass ein Einlaufen in finsterer Nacht ohne Hilfe von Leuchtfeuern gar keine besonderen Schwierigkeiten bieten dürfte, schließt aber keineswegs aus, dass die Bucht sehr vertheidigungsfähig gemacht werden könnte. Die natürlichen Verhältnisse sind in dieser Beziehung äußerst günstige; die schmale Einfahrt ladet ordentlich zur Anlage von Torpedobatterien und Seeminenfeldern ein; die Höhen, welche die Einfahrt umsäumen, sind wie geschaffen, um Werke zu tragen, die ein Forciren der Einfahrt zu einem Dinge der Unmöglichkeit machen würden. Selbst die allerschwersten Schiffsgeschütze, wie der im Zerstören so unübertrefflich erfinderische menschliche Geist sie jetzt schafft, vermöchten nicht, die Stadt zu beschießen, ohne zugleich in dem wirksamsten Feuer der Batterien auf den Einfahrtshöhen sich befinden zu müssen.

Diese Batterien sind aber gegenwärtig, obwohl ziemlich zahlreich, in ihrer Bewehrung den modernen Offensivmitteln nicht gewachsen; die Besatzung der Küstenforts und Hafenbatterien bildet einen Theil der Garnison von Rio.

Für die Unterkunft des sonstigen, nicht auf den Befestigungen dislocirten Militärs ist in der Stadt selbst gut gesorgt. Die Kasernen sind geräumig, luftig und gut gehalten. Die Garnison der Stadt besteht aus vier Geniecompagnien zu je 100 Mann, einem Regiment reitender Artillerie von 347 Mann, einem Regiment Feldartillerie zu 298 Mann, einem Regiment leichter Cavallerie zu vier Escadronen und 366 Mann; endlich aus zwei Bataillonen Infanterie zu je acht Compagnien und 350 Mann. Das Seebataillon hat seine eigene Kaserne auf der Insel Cobras.

Außer den eigentlichen Feldtruppen muss hier noch das vollkommen militärisch organisirte Polizeiregiment Erwähnung finden, sowie sechs Bataillone Nationalgarde; im Kriegsfalle ist die Polizeitruppe auch bestimmt ins Feld zu rücken, und gibt ihren Dienst an die Nationalgarde ab.

Erwähnenswerte militärische Etablissements sind die am Fuße der *Serra da Estrèlla* gelegene Pulverfabrik und das pyrotechnische Laboratorium. Die letztere Anstalt, welche sämmtliche Munition und Feuerwerksgegenstände für den Kriegs- und Übungsgebrauch herzustellen hat, besteht aus 40 Gebäuden und beschäftigt gegen 100 Personen. —

Wie schon früher angedeutet worden, steht Rio (seit dem Jahre 1834) als Reichshauptstadt außerhalb des Provinzialverbandes. In diesem Sinne wird die Stadt als das *„Municipio Neutro“* bezeichnet. Die Stadt ist die gesetzliche Residenz des Kaisers und der Sitz sämmtlicher Centralregierungsämter. Alle europäischen Staaten, welche geregelte diplomatische Beziehungen zu fremden Staaten unterhalten, sind hier durch Gesandtschaften und Consulate vertreten. Unsere Monarchie unterhält hier einen Gesandten und ein Honorar-Generalconsulat.

Die Stadt zählt mit Einrechnung ihres Gebietes 435 568 Einwohner, nach der Zählung im Jahre 1883. Im Jahre 1850 zählte Rio mit Vororten 266 466 Einwohner; hievon kamen 205 906 auf die eigentliche Stadt.

In unregelmäßiger Anlage zieht sich die Stadt auf einem zum Theile hügeligen Terrain längs des SO-Ufers der Bucht hin: der ältere Theil, die eigentliche innere Stadt bildend, wird von den neueren, sich mehr landeinwärts erstreckenden Stadttheilen durch den Campo Sta. Anna, einen großen

Platz, getrennt. Die Häuser sind meistens klein, niedrig, durchwegs aus Stein; mit sehr wenig Ausnahmen findet man beinahe gar keine imposanteren Bauwerke.

Die Straßen durchschneiden sich meist in rechten Winkeln; das Geschäftsleben spielt sich zum größten Theile in den Parallelstraßen ab, welche den Quai mit dem Constitutionsplatze verbinden. In einer Gartenanlage steht auf diesem Platze die Reiterstatue des ersten Kaisers Dom Pedro I. Oscar Cannstatt sagt von diesem Monumente, es stelle den Kaiser in dem Momente dar, in welchem er hoch zu Ross der harrenden Menge die Verfassungsurkunde überbringt; den Sockel des Denkmales zieren allegorische Figuren, welche die Hauptströme und die Völkerschaften des Reiches versinnlichen.

Nur dieser eine mit parkartigen Anlagen versehene Platz zeichnet sich durch Größe und Schönheit zugleich aus, während die anderen Plätze denselben Charakter der Unansehnlichkeit aufweisen, der auch den meisten Gebäuden eigen ist. Cannstatt sagt, er habe seinen Augen kaum getraut, als man ihm den Palast des Kaisers zeigte; so wenig schien das Gebäude seiner stolzen Bestimmung würdig zu sein. Nicht minder unansehnlich erschienen ihm in anderen Stadttheilen der Senatspalast, das Nationalmuseum, das Rathhaus und selbst die recht zahlreichen Kirchen. Diese sind meistens in dem sogenannten Jesuitenstile erbaut, welcher ein Längs- und zwei Seitenschiffe aufweist. Bei manchen derselben ist aber nicht einmal die Decke des Schiffes verschalt, so dass die Sparren des mit rothen Ziegeln gedeckten Daches sich unverhüllt dem Blicke zeigen. Selten nur sieht man angestrichene, mit meist schlechten Bildern bemalte Decken. Der innere Schmuck der Kirchen mit goldenen und silbernen Paramenten ist hingegen oft überreich, wenn auch meistens in der Ausführung und Anordnung dieser frommen Votivgaben nichts weniger als ein künstlerisch geläuterter Geschmack sich ausspricht. Immerhin genießen einige Kirchen und Kapellen eines gewissen Rufes; so die aus dem 17. Jahrhundert stammende *Candelaria*, mit ihren hohen Thürmen, *La Gloria*, in unvergleichlich schöner Lage, mit einer die ganze Bai umfassenden Aussicht, die Kapelle des reichen Klosters *São Bento* u. a. m.

Unangenehm fällt dem Fremden die vorherrschende Enge der Straßen auf; selbst die *Rua do Ouvidor*, die eleganteste, durch zahlreiche Luxusgeschäfte belebte Straße, macht in dieser Richtung keine Ausnahme; besser ist es mit der *Rua Direita*, gegenwärtig officiell *Rua Premeira de Março* genannt, bestellt. Diese Hauptverkehrsstraße von ansehnlicher Breite führt vom Thore des kaiserlichen Palastes bis zum Kloster *São Bento*; in ihr findet man die Börse und mehrere andere, namentlich dem Verkehre dienende öffentliche Gebäude. —

Wenn man nach dem Klima der unansehnlichen Stadt in reizender Lage frägt, so ist die Auskunft eine recht ungünstige. Man sagt nicht zu viel, wenn man das Klima Rios als ein für Fremde, aber selbst für Einheimische verrufenes bezeichnet. Natürlicherweise sind die noch nicht acclimatisirten Fremden den verderblichen Einflüssen dieses Klimas mehr ausgesetzt, als die Einheimischen oder jene, welche aus anderen Gegenden Brasiliens kommen, wo die klimatischen Verhältnisse häufig nicht viel bessere sind.

Die Niederschläge sind häufig und reichlich; als Folge hievon sind die tiefer gelegenen Theile der Stadt sehr feucht. In der näheren Umgebung der Stadt findet man sehr viele sumpfige Partien, welche die Herde der besonders in den Monaten März und September in großer Häufigkeit auftretenden

Wechselfieber sind. Das gelbe Fieber tritt in Rio originär auf; es soll nie gänzlich verschwinden und muss den endemischen Krankheiten des Ortes beigezählt werden. Nur selten nimmt aber das gelbe Fieber einen gefährlich epidemischen Charakter hier an. Andere häufig vorkommende Krankheiten sind Affectionen der Lunge und der Leber; Tuberculose kommt viel vor.

Die größte, zugleich klinische Heilanstalt ist das Spital Dom Pedro II., allgemeiner unter dem Namen der *Misericordia* bekannt, welch letzterer Name daher stammt, dass dieses Spital (im Jahre 1841) auf einem Grunde in Bau gelegt wurde, welcher den Barmherzigen Brüdern gehörte. In diesem Spitale werden jährlich über 7000 Kranke aller Art behandelt. Das stattliche Gebäude dieser wohlthätigen Anstalt liegt auf dem *Castello*-Hügel in der Nähe der *Calcabouco*-Spitze; es ist in großartigem Stile angelegt und entspricht vollkommen den Ansprüchen der modernen Hygiene. Weiters sind an Sanitätsanstalten zu erwähnen: das *Hospicio de N. S. da Sande*, gegenüber der *Ilha de Sta. Barbara*, das Hospital *De Beneficienca Portogueze* in der Nähe des Gestades zwischen der *Praya da Gloria* und der *Praya da Lapa*, das Hospital *Do Carmo* und endlich das *Hospicio San Antonio* nördlich von dem Moro gleichen Namens. An der *Praya des Palineiras* liegt das Hospital *dos Lazaros*, wo ausschließlich Hautkrankheiten zur Behandlung gelangen. In der Bai von *Botafogo*, wo auch der überaus sehenswerte botanische Garten situirt ist, liegt die seit dem Jahre 1852 errichtete Irrenanstalt Dom Pedro II. Für das Militär bestehen zwei eigene Spitäler.

Rio ist der Sitz der einen der beiden medicinischen Facultäten, welche in Brasilien bestehen, die andere ist zu Bahia etablirt; sonderbarerweise hat Brasilien, dessen Monarch einer der werkthätigsten Freunde und Förderer aller wissenschaftlichen Bestrebungen ist, keine vollständige Universität. Außer den beiden eben erwähnten medicinischen Facultäten gibt es Rechtsfacultäten zu San Paulo und Pernambuco, und eine polytechnische Schule in der Reichshauptstadt, der wohl auch die höhere Pflege der exacten Wissenschaften an Stelle der vollkommen mangelnden philosophischen Facultät obliegen dürfte. Schalten wir hier noch ein, dass der Mittelschulunterricht in Brasilien von 20 Collegien und Lyceen, 9 kleineren bischöflichen Seminarien und mehreren privaten Lateinschulen besorgt wird; der Volksschulunterricht, der auf obligatorischer allgemeiner Schulpflicht basirt, verfügte im Jahre 1884 über 8651 Schulen, welche 285 000 Schüler zählten. Es ist uns nicht bekannt, ob eine so ausführliche und umfassende Statistik des brasilianischen Unterrichts- und Studienwesens besteht, wie sie am La Plata geführt wird; wir wagen beinahe es zu bezweifeln, da überhaupt in Brasilien die Statistik durchaus nicht sich jener Aufmerksamkeit zu erfreuen scheint, welche dieser Grundlage der Staatswissenschaften in den La Plata-Ländern seit einiger Zeit zugewendet wird.

Die Thätigkeit von Rio de Janeiro ist diejenige einer großen Handelsmetropole; an diese wird man auf Schritt und Tritt erinnert; weniger augenfällig ist es, wenigstens für den Fremden, dass es der Sitz der Regierung eines unermesslich großen Staates und zugleich eine kaiserliche Residenzstadt ist, in welcher man sich hier befindet. Der Umfang der Handelsthätigkeit von Rio de Janeiro wird schon dadurch am besten charakterisirt, wenn man anführt, dass trotz des Aufschwunges, welchen in neuerer Zeit Orte, wie Santos und Rio Grande genommen haben, auch jetzt noch beiläufig die Hälfte des ganzen Ausfuhrhandels des Kaiserstaates ihren Weg über Rio nimmt. Die Werte der Ausfuhr aus Rio verhielten sich zu jenen aus dem ganzen Reiche im Jahre

1859/60 wie 1 zu 2; 1879/80 wie 11 zu 19; 1881/82 wie 8 zu 19. Die Hauptrolle hierin war dem Kaffee zugefallen, dessen Antheil an der Ausfuhr von Rio man im Durchschnitte mit 40—50% berechnete; in dem ausnahmsweise günstigen Kaffeejahre 1880/81 erreichte diese Verhältniszahl sogar 86%.

Genauere und eingehendere Aufschlüsse werden über die Einfuhr nach Rio willkommen sein.

In dieser Richtung verdanken wir dem thätigen Sammeleifer, welchen Fregattenkapitän Müldner bei den diesfällig angestellten Nachforschungen entfaltete, die nachstehenden Angaben, welche sich auf die Ergebnisse des Jahres 1882/83 beziehen:

Landwirtschaftliche Producte.

Hülsenfrüchte: 18 770 Säcke; die Einfuhr ist infolge des zunehmenden Eigenbaues im Abnehmen.

Hopfen: 212 Kisten, davon 185 aus Deutschland.

Malz: 11 716 Fässer, Kisten und Säcke; 11 225 Kisten und Fässer kamen hievon aus Deutschland.

Brantwein und Liquenre: 63 498 Kisten und Fässer, hievon aus Frankreich 33 921.

Mehl: 430 751 Kisten, Fässer und Säcke; hievon 8750 aus Österreich und Ungarn; die Einfuhr aus unserer Monarchie abnehmend, trotzdem, dass österreichische und ungarische Mehle gerade in Rio ihrer bedeutenden Feinheit halber vorzüglich geschätzt werden. Gegenwärtig werden an 20 000 Fässer österreichischer und ungarischer Mehle jährlich nach Brasilien eingeführt, wo man dieselben vor dem Gebrauche mit anderen, minderwertigen Gattungen zu mischen pflegt. Der Artikel könnte in weitaus größeren Mengen Eingang finden, und geradezu den Markt erobern, wenn es gelingen wollte, das gleiche Erzeugnis um billigeren Preis zu liefern.

Zur Hebung unseres Mehlexportes nach Brasilien müsste auch die Etablirung von Wiener Bäckereien in den brasilianischen Städten wesentlich beitragen. In letzterer Richtung ist ein Versuch zu Bahia gemacht worden, welcher aber an zu hohen Forderungen der betheiligten Industriellen scheiterte.

Mais: 109 543 Säcke aus Argentinien und Uruguay.

Teigwaren: 45 390 Kisten, hievon aus Italien 43 618.

Kleie: 65 657 Säcke, hievon 52 301 aus Uruguay.

Zwiebel: 57 243 Kisten, Kränze, Körbe, wovon Portugal 55 342 lieferte.

Kartoffeln: 264 173 Kisten, Säcke und Körbe, davon aus Frankreich 149 362.

Klee: 30 610 Bündel, hievon aus Argentinien 28 008.

Reis: 159 794 Säcke, wovon aus China 141 335.

Wachs: 2290 *kg*, hievon aus England 121 167.

Thee: 141 496 *kg*, hievon aus England 121 167.

Cigarren: 416 Kisten, hievon aus Deutschland 162.

Wein: 29 041 Pipen, wovon Portugal 22 747, dann 109 703 Kisten und Körbe, wovon Portugal 87 437 lieferte.

Trockene Früchte: 22 919 Kisten, wovon aus Portugal 22 903.

Bier: 36 260 Kisten und Fässer, hievon aus Österreich 64, aus Deutschland 24 059.

Die Einfuhr dieses Artikels zeigt in Rio eine erhebliche Abnahme, vielleicht infolge dessen, dass das Erzeugnis einer nenen Brauerei zu Petropolis Eingang findet. Der dentsche Import hat deu englischen überflügelt. Sowohl die Rührigkeit der Hamburger und Bremer Brauereien als die Zunahme der Zahl der in Rio lebenden Deutschen mag die Ursache sein.

Mineralwässer: Unbedeutend. In Rio sind bekannt und im Gebrauche: Karlsbader, Marienbader, Rakóczy, Hunyadi Janos. Ein Versuch mit Gießhübler wäre anznempfehlen.

Schweineschmalz: 45 175 Kisteu und Fässer, hievon 44 475 ans Nordamerika. Die Einfuhr in starker Abnahme begriffen.

Butter: 43 596 Kisteu und Fässer, hievon aus Frankreich 35 380.

Schinken: 2104 Kisten, hievon 1889 aus England.

Käse: 12 527 Kisten und Fässer, hievon 10 423 ans England.

Kerzen: 33 681 Kisten, wovon 22 165 aus Belgien. Einfuhr abnehmend.

Erzeugnisse der Textilindustrie.

Totalwert der Einfuhr an Baumwollstoffen in Rio 1881/82: $ 19 171 971, wovon aus England 13 704 794, aus Österreich $ 217 (wohl nur Mustersendungen).

Segeltuch: 5350 Kisten nnd Ballen, hievon aus Euglaud 2065.

Zwirn: 2290 Kisten uud Balleu, wovon aus England 2065.

Linnen im Werte von $ 3 338 385, woruuter ans England für $ 1 840 671, ans Österreich-Ungarn für $ 139.

Schafwollstoffe: $ 7 188 181, worunter aus England für $ 3 489 313, aus Österreich-Ungarn $ 1412.

Seidenstoffe für $ 1 828 338, woruuter aus Frankreich für $ 1 505 904.

Metalle und Metallwaren.

Eisen und Stahl für $ 3 640 504, wovon aus England $ 2 626 445, aus Österreich-Ungarn für $ 14 438.

Messerschmiedewareu für $ 248 629, hievon aus England für $ 102 333.

Nägel: 12 023 Fässer und Kisten, hievon aus England 9734.

Kupfer und Messing (meistens Kupferblech) für $ 1 005 796, hievon aus England für $ 620 980.

Blei und Zink für $ 334 128, hievon aus England für $ 205 867.

Erzeugnisse der Lederindustrie.

Leder: 1754 Kisten und Päcke, hievon aus Frankreich 793.

Schuhwaren: 4042 Kisten, hievon aus England 2593.

Ein großer Theil der von Euglaud hieher ausgeführten Schuhwaren stammt aus der Schweiz. Österreichische Schuhwaren kommen als französische oder deutsche Erzeuguisse nach Rio, wie überhaupt nach Brasilien. Directer Import wäre sehr zu empfehlen, da namentlich Wiener Damenschnhe dort den Pariser Erzeugnissen vorgezogen werden, nnd im allgemeinen einen sehr vortheilhaften Ruf genießeu.

Wagen und Einschlägiges für $ 40 687, hievon aus Frankreich für $ 20 502.

Erzeugnisse der Papierindustrie.

Schreibpapier aller Gattungen: 37 416 Kisten, Päcke und Rollen, hievon aus Deutschland 22 144.

Packpapier: 2866 Kisten und Päcke, hievon aus Deutschland 2829.

Uhren und Instrumente.

Uhren für $ 514 453, hievon aus Frankreich für $ 372 670.

Mathematische Instrumente für $ 165 650, hievon aus Frankreich für $ 107 961.

Chirurgische Instrumente für $ 157 467, hievon aus Frankreich für $ 80 690.

Claviere und andere musikalische Instrumente für $ 327 566, hievon aus Frankreich für $ 288 999.

Waren aus Stein, Glas, Thon u. s. w.

Glas- und Porzellanwaren für $ 995 098, hievon aus England für $ 272 552, aus Österreich für $ 136.

Steine und Erden für $ 5 124 597, wovon aus England für $ 4 244 132.

Mauer- und Dachziegel: 2 407 164 Stücke, hievon aus Frankreich 1 737 930.

Über die Verkehrsmittel, welche der Handelsthätigkeit von Rio dienstbar sind, möge das Folgende hier Platz finden.

Für den inneren Verkehr in der Stadt sorgt vor allem ein ausgedehntes und rationell angelegtes Netz von Pferdebahnen. Dasselbe dehnt sich über die Stadt und deren Umgebungen aus, und bildet infolge der weiten Entfernungen, die man zurückzulegen hat und wegen der äußerst mäßigen Fahrpreise ein allgemein benütztes und beliebtes Verkehrsmittel. Auch hier sieht man das Netz der Pferdebahnen dem Lastenverkehre dienstbar. Die Gesammtlänge aller Linien beträgt 228,6 *km*; zwei Gesellschaften sind Eigenthümer des Netzes.

Die von Rio in das Innere des Landes führenden Eisenbahnen sind die folgenden:

1. Die im Staatsbesitze befindliche *Estrada de ferro Dom Pedro II.*, deren Bahnhof in *Boa Vista*, dem nordöstlichsten Stadttheile gelegen ist. Diese Bahn hat mehrere Abzweigungen, welche nach dem schmalspurigen Systeme erbaut sind. Die Hauptbahn theilt sich bei *Barna do Pirahy* in zwei Äste, deren einer nach *Ouro Preto* in der Provinz Minas Geraes, der andere nach San Paulo führt und dort mit Santos in Verbindung steht.

2. Im Nordende der Bai von Rio nimmt eine Bahn ihren Anfang, die schmalspurig angelegt nach Petropolis führt.

3. Von Nitheroy führt die *Strada de ferro da Cantagallo* nach *Novo Friburgo* und *Rio Bonito*, sowie in die Zuckerdistricte von Campos.

4. Der Vollständigkeit halber seien hier noch zwei Bahnen erwähnt, welche aber nicht eigentlich für den Handelsverkehr bestimmt sind; nämlich eine nach dem Rigi-Systeme erbaute Zahnradbahn, welche von *Larangeiras* auf den 710 *m* hohen Gipfel des *Corcovado* führt, und dann noch eine von dem Stadttheile *Lapa Riachuelo* nach *Santa Tereza* führende Dampfseilbahn.

Als Motoren findet man auf allen diesen mit Dampf betriebenen Bahnen kräftige Maschinen nordamerikanischer Provenienz in Verwendnng stehend.

Den Seepostverkehr mit Europa vermitteln in Rio acht regelmäßig verkehrende fremdländische Dampfschiffahrts-Unternehmungen, während der Küstendienst von drei einheimischen Gesellschaften betrieben wird.

Die *Royal Mail Steam Packet Company* sendet dreimal monatlich Dampfer über Pernambuco und Bahia nach Rio, welche in letzterem Hafen am 5., 16. und 27. jeden Monates pünktlich eintreffen. Von da gehen diese Schiffe nach dem La Plata weiter.

Die *Messageries Maritimes*-Dampfer verlassen am 5. und am 20. jeden Monates Bordeaux. Der erstgedachte Dampfer trifft nach Berührung von Lissabon und Dakkar am 25. in Rio ein und geht am 26. über Montevideo nach Buenos-Ayres; in diesem Hafen kommt er am 1. des folgenden Monates an. Die am 20. von Bordeaux abgehenden Schiffe nehmen ihren Weg über Dakkar, Pernambuco und Bahia; sie kommen am 11. Monatstage in Rio an nnd setzen am folgenden Tage die Fahrt nach Buenos-Ayres fort. Am 14. und 30. jeden Monates berühren diese Schiffe auf der Rückreise von dem La Plata nach Bordeaux wieder den Hafen von Rio.

Die Gesellschaft der *Chargeurs Réunis* sendet monatlich zwei Schiffe von Hâvre über Pará, Pernambuco und Bahia, welche am 2. und 17. jeden Monates in Rio eintreffen. Diese Schiffe gehen über Santos nach den beiden großen La Plata-Hauptstädten weiter. Auf der Rückreise wird Rio abermals berührt.

Die Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Gesellschaft verlassen Hamburg am 4. und 18. jeden Monates, gehen über Pernambuco und Bahia, langen am 26. und 13. in Rio an, von wo sie nach Buenos-Ayres weiter gehen, berühren auf der Rückreise am 5. und 20. wieder Rio, von wo sie nun die Rückfahrt nach Hamburg direct vollführen.

Einmal monatlich trifft ein Schiff des Norddeutschen Lloyd über Pernambuco nnd Bahia aus Bremen in Rio ein, und nach drei Wochen folgt diesem ein Schiff der deutschen Gesellschaft Kosmos; diese Schiffe gehen nach der Berührung von Rio weiter nach dem Süden.

Die beiden italienischen Gesellschaften *Compagnia di Servigio Postale Italiano* und *La Veloce* entsenden von Genua aus, erstere zweimal monatlich über Marseille und Lissabon, letztere einmal im Monate Dampfer mit 13tägiger Überfahrtsdauer nach Rio.

Von der Pacific Steamship Company kommen die Dampfer direct von London, mit Lissabon als einzigen Zwischenhafen, zweimal monatlich in Rio an. Sowohl diese als die früher erwähnten italienischen Schiffe gehen nach dem Süden weiter und berühren auf ihrer Rückreise nach Europa zum zweitenmale den Hafen von Rio de Janeiro.

Die nationalen Gesellschaften, welche den Dienst an der eigenen Küste versehen, sind die folgenden:

1. Die *Companhia Brazileira de Navigaçao per Vapor*, welche ihren Sitz in Rio selbst hat. Diese Gesellschaft besitzt sechs Dampfer in der Größe von 1542—1760 *t* und von 270—300 Pferdekraft. Diese Gesellschaft lässt ihre Schiffe mit Geschwindigkeiten von 10—12 Meilen verkehren.

2. Die *Companhia Nacional de Navigaçao per Vapor* — ebenfalls mit dem Sitze in Rio — hat sechs Dampfer von 400—910 *t* und 180—300 Pferdekraft nnd lässt den Dienst mit 12—13 Meilen Geschwindigkeit versehen. Ihre Schiffe berühren von Rio ansgehend bis Buenos-Ayres sämmtliche Küstenstädte; eine Fahrt monatlich wird von den Schiffen dieser Gesellschaft von Montevideo aus den Parana anfwärts, nnd ebenso eine Fahrt nach Cuyaba, der Hauptstadt von Mato Grosso nnternommen.

3. Die *Companhia de Navigaçao Espirito Santo e Caravellas* besitzt fünf kleinere Schiffe bis zn 600 *t* Gehalt.

Der Postdienst zn Lande wird, soweit er nicht von den Eisenbahnen besorgt werden kann, zumeist durch die Boten der einzelnen *Fazendeiros* vermittelt.

In überseeischer telegraphischer Verbindung steht Rio durch das Kabel der *Western Brasilian Submarine Telegraph Company (Limited)* mit Bahia, Rio Grande do Sul nnd Montevideo, sowie von Bahia ans durch das weitere Netz mit Nordamerika, Europa, Madeira nnd den canarischen Inseln. In der Stadt Rio selbst ist ein sehr verbreitetes Telephonnetz im Gebranche. —

Bei der Ankunft in Rio hatte ALBATROS im Hafen zwei zu einer Übnngsescadre vereinigte Divisionen der brasilianischen Flotte vor Anker liegend gefnnden. Die eine dieser Divisionen, die schwere genannt, bestand ans den Monitors RIACHUELO nnd SAVARY nnd stand nnter den Befehlen des Commodors Salgado; die andere, leichte Division, war vom Commodore Picket befehligt nnd bestand aus den Kreuzern GUANABARA, TRAJANO, PRIMEIRO DO MARÇO, der Corvette NITHEROY nnd dem Kanonenboote ALFONSO CELSO. Anßer diesen brasilianischen Schiffen war die russische Corvette WJESTNIK, auf der Reise nach Australien begriffen, und das nach dem pacifischen Ocean bestimmte amerikanische Transportschiff BEAR im Hafen angetroffen worden. Die international übliche Begrüßung des einlaufenden ALBATROS durch entgegengesendete Officiere fand in gewohnter Weise statt, wobei man es als eine besondere Aufmerksamkeit und Auszeichnnng ansehen durfte, dass Commodore Salgado für diesen Etikettedienst den unter seinen Befehlen als Schiffsofficier dienenden Prinzen August von Sachsen Coburg-Gotha wählte, den zweitältesten Sohn jenes gleichnamigen brasilianischen Admirals nnd Schwiegersohnes des Kaisers von Brasilien, welcher in den Cadeten- und Officiersmessen der k. k. Kriegsmarine seine seemännische Laufbahn begonnen, am Feldzuge des Jahres 1864 noch theilgenommen und gewiss der Stätte seiner Jngenderinnerungen das beste nnd frenndlichste Andenken bewahrt hat.

Diesem frenndlichen nnd auszeichnenden Empfange reihte sich in würdiger Weise das Entgegenkommen an, welches die Officiere des ALBATROS während des Anfenthaltes ihres Schiffes in Rio von Seite aller Würdenträger nnd Behörden fanden. An Stelle nnseres abwesenden Gesandten functionirte damals der kaiserlich dentsche Gesandte Le Maistre, welcher noch an den Folgen eines knrz znvor erlittenen Beinbruches litt, aber trotzdem sich in allem des ALBATROS auf das thätigste annahm; ebenso der k. und k.

Honorar-Generalconsul Klingelhoefer. Eine Audienz beim brasilianischen Kaiser, die dem Schiffscommandanten durch Vermittlnng des genannten Gesandten bereits bewilligt worden war, wurde durch die plötzliche Traner vereitelt, in die der Hof durch die Nachricht des Todes des Königs Ferdinand II. von Portugal [1]) gerade an jenem Tage versetzt wurde, an welchem der Schiffscommandant sich zum angedenteten Zwecke bereits an das kaiserliche Hoflager nach Petropolis verfügt hatte. Anf der Reise nach Petropolis hatte Fregattenkapitän Müldner die Ehre gehabt, dem Grafen d'Eu, Gemahl der brasilianischen Kronprinzessin, vorgestellt zu werden, welcher sich mit lebhaftem Interesse um die Mission des ALBATROS und die Verhältnisse der k. k. Kriegsmarine erkundigte.

Die zahlreichen Einladungen und Gegeneinladungen, die zu Ehren des ALBATROS veranstalteten Feste, wollen wir nnr so nebenbei als einen Beweis der günstigen Aufnahme erwähnen, welche dieses Schiff sowie allerwärts auch hier gefunden hat; man lässt diese Festivitäten, die schon zu einer Art von stehendem Seegebrauche geworden sind, über sich ergehen, indem man sich der freundlichen Gesinnnng erfreut, welche die Veranstalter dadurch zum Ausdrucke bringen wollen; man ist dabei stolz anf die Sympathien, die sich für die vatorländische Flagge documentiren; aber vorzngsweise trachtet man, derartige gesellige Znsammenkünfte znr Anlage und Anknüpfung von Verbindnngen zu benützen, welche der ernsten und schwierigen Mission unterstützend znhilfe kommen können, die man auszuführen hat. Es ist ja wahrlich keine leichte Sache, in einer völlig fremden Metropole, die man zum erstenmale in seinem Leben betritt, sich an die Beobachtung der Zustände zn wagen, derart, dass ans diesen Beobachtungen ein Urtheil hervorgehen könnte, welches in der Heimat Nntzen zu stiften vermöchte. Da muss wohl die Mitwirkung versirter, die Verhältnisse aus jahrelanger Erfahrung kennender Lente beansprucht werden; nnd diese freundlichst geleistete Mitwirkung nnd Unterstützung ist es auch, welche dem Schiffscommandanten in vollem Maße zutheil geworden ist, nnd welcher er anch in seinen Berichten anf das dankbarste Erwähnung gethan hat.

Manches von dem, was man dem Fregattenkapitän Müldner in zwangloser mündlicher Weise oder auch in schriftlichen Skizzen mitgetheilt hat, ist in den vorstehenden Besprechnngen brasilianischer Verhältnisse benützt worden; umfangreichere Ausarbeitnngen von speciellerem Interesse sind jenen zugemittelt worden, die daran ein besonderes Interesse haben. So z. B. erhielt der Schiffscommandant vom Contreadmiral und Chef des hydrographischen Bureaus Baron Teffé, die sämmtlichen nnter dessen Leitung gemachten Anfnahmen einiger Häfen und des Amazonenstromes, welche wertvolle Arbeiten dem k. k. Seekartenarchiv des hydrographischen Amtes der k. k. Kriegsmarine eingesendet

---

[1]) Prinz Ferdinand Angnst Franz Anton, ältester Sohn des Herzogs von Sachsen-Coburg-Gotha-Kohary, erhielt als Gemahl der Königin Maria da Gloria den Titel Herzog von Braganza, und nahm nach Geburt des ersten Sohnes verfassungsmäßig den Königstitel als Ferdinand II. an. Während seiner Regentschaftsperiode (1853—1855) gelang es ihm, die Sympathien zu erwerben, welche ihm das Volk zumeist seiner deutschen Abstammung halber versagt hatte. In zweiter Ehe war König Ferdinand mit einer Tochter des Kaisers Dom Pedro I. von Brasilien, also Schwester Dom Petro II. vermählt; aus dieser Ehe stammt der jetzt regierende König von Portugal, der zweite der Söhne Königs Ferdinand II., welche den portugiesischen Thron noch zu Lebzeiten ihres Vaters zu besteigen berufen waren.

wurden; vom k. und k. Generalconsul erhielt man die Publicationen der in Rio bestehenden *Asiociação Commercial* und die detaillirten Voranschläge des Finanzministeriums u. dgl. m.

In jeder Richtung hatte man sich der gefälligsten Förderung zu erfreuen, was nicht wenig dazu beitrug, den vierzehntägigen Aufenthalt in dem schönen Hafen von Rio de Janeiro zu einem sehr lohnenden zu gestalten.

Freitag den 25. December verließ S. M. Schiff ALBATROS den Hafen von Rio de Janeiro.

Um 6 Uhr morgens wurde die Maschine bereitet und zwei Stunden später in Bewegung gesetzt. Nachdem ein Seeraum von etwa 12 Meilen gewonnen worden war, ließ man die Maschine abstellen und setzte Segel bei. Es wurde der Curs S z. W eingeschlagen und derselbe durch eine Strecke von 30 Meilen beibehalten. Bei einer in der Stärke 4 wehenden östl. Brise nahm man hierauf den Curs WSW und hielt denselben bei wechselnden nördl. und östl. Brisen bis zu Mittag des 26. December bei. Die um diese Zeit durch das astronomische Besteck constatirte Stromversetzung von 34 Meilen nach WSW veranlasste den Commandanten den Curs nunmehr nach SSW zu nehmen. Mit flauen südöstl. Winden erreichte das Schiff in den nächsten 24 Stunden nur eine Maximalgeschwindigkeit von 2,6 Meilen. Während des Vormittags des 27. nahm man den gegen Land führenden Curs WSW und behielt denselben bei flauen Brisen, welche nicht viel Weg zu machen gestatteten, bis in die Morgenstunden des 29. bei, zugleich häufig das Schwerloth gebrauchend. Bei Sonnenaufgang des 29. kam die ganze Küste von Paranaguá in Sicht; man benützte die herrschenden variablen und flauen Luftströmungen, um sich dem Lande in kurzen Borden zu nähern. Bei Sonnenuntergang befand sich das Schiff im Bereiche des Leuchtfeuers von Couxas auf der Insel Do Mel, also ungefähr 20 Meilen vom Lande entfernt. Die seichte Beschaffenheit der Küstengewässer, die wechselnden und unverlässlichen Strömungen und variablen flauen Brisen machten es nothwendig, von einer weiteren Annäherung an die Küste vorläufig abzustehen und unter kurzen Borden das Tageslicht abzuwarten.

Der Morgen des 30. brachte aber mistiges und regnerisches Wetter mit hohem Seegange, so dass jeder Ausblick benommen war. Erst gegen 6 Uhr morgens konnte man die Insel Figneira an Steuerbord auf etwa 5 Meilen Entfernung sichten, und um $7^1/_2$ Uhr hatte der Nebel sich soweit gelichtet, dass man auch die Contouren des Festlandes auszunehmen vermochte. Das Schiff befand sich zu dieser Zeit etwa 10 Meilen von der südlichen Einfahrt in die Paranaguá-Bai entfernt und steuerte westsüdwestlichen Curs. Es wurden daher die zum Zwecke des Wasserdestillirens angezündeten Kesselfeuer entsprechend verstärkt, nach erzielter Dampfbereitschaft der Maschine die Segel geschlossen und der Curs derart gegen die erwähnte Südeinfahrt gerichtet, dass derselbe auf die rothe Boje führen sollte, welche nach den Angaben der Segelhandbücher die Südeinfahrt markirt. Doch setzte in kürzester Zeit neuerdings so dichter Nebel ein, dass eine Fortsetzung der Fahrt gegen Land bei den obwaltenden ganz besonders schwierigen hydrographischen Verhältnissen der Küste vollständig unthunlich war. Man ließ daher um $8^h\ 50^m$ die Maschine abstellen, das Wasserdestilliren fortsetzen und nahm bei flauer südl. Brise einen südöstl. Curs, um unter demselben eine entsprechend günstigere Wendung der Witterungsverhältnisse abzuwarten. Als sich um 2 Uhr

nachmittags der Gesichtskreis lichtete, wurden die Fener vorgeschoben nnd nenerdings Cnrs gegen jene Stelle genommen, an welcher sich die die Südeinfahrt markireude rothe Boye befinden sollte. Dieses wichtige Seezeichen konnte aber bei weiterer Annäherung an das Land nirgends entdeckt werden. Der Schiffscommandant ließ demnach das Schiff beilegen und die Lotsenflagge hissen, was aber vorläufig keinen Erfolg hatte. Doch fügte es ein günstiger Znfall, dass knrze Zeit darauf ein brasilianischer Postdampfer eben aus der Bai von Paranaguá auslief, so dass ALBATROS in die Lage kam, don Locallotsen, welcher diesen Dampfer aus dem Hafen geführt hatte, an Bord nehmen zn können nnd nach dessen Angaben durch die Nordeinfahrt auf die Rhede zn steuern. Von diesem Lotsen erfuhr man anch, dass die so mühsam und erfolglos gesuchte Boje an der Südeinfahrt schon vor acht Monaten verschlagen worden war, ohne dass bishin an einen Ersatz dieses wichtigen Seezeichens geschritten worden wäre; seit dieser Zeit werde die Nordeinfahrt ansschließlich benützt.

Um $4^1/_2$ Uhr nachmittags war die Barre dieses Canales passirt und nm $6^3/_4$ Uhr verankerte man das Schiff vor der Stadt Paranagná in $5^3/_4$ Faden Tiefe ,nnd löschte die Kesselfener.

Anf der Fahrt von Rio de Janeiro nach Paranaguá hatte ALBATROS 343 Meilen in der Zeit von 5 Tagen 10,6 Stunden znrückgelegt, was also einer dnrchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 2,7 Meilen entspricht.

Die geringen Geschwindigkeiten, welche das Schiff während dieser Fahrt erreichte, sowie die mäßige Tiefe des Meeresgrundes ermöglichten es, öfters das Schleppnetz ansznwerfen. Es wurden jedoch nnr formlose Partikel von schleimigen Massen nnd keinerlei wissenschaftlich verwertbare organische Snbstanzen zutage gefördert. Am 27. nnd 28. dnrchkreuzte das Schiff auf einer Distanz von etwa 60 Meilen vom Lande weite Flächen, welche von grünlichen, etwa 2 *mm* langen, anscheinend spindelförmigen organischen Producten bedeckt waren. Die vorgenommenen mikroskopischen Untersuchungen ergaben, dass es Büschel von Fadenalgen waren. Es dürfte dies dieselbe Erscheinung sein, welche Dr. Bnrmeister in seiner brasilianischen Reisebeschreibung nnd die er nach seinen, nur durch die Lupe gemachten Untersnchungen für erwähnt Eier von Cephalopoden hielt.

8. Paranaguá und Antonina.

Wenig südlich von der geographischen Breite von Rio de Janeiro verengt sich die bis zu diesem Rayon so ansehnliche westöstliche Ausdehnung des brasilianischen Reiches mit einemmale wesentlich durch das Hereingreifen der Staatsgebiete von Paraguay und Argentinien; beinahe der ganzen Länge dieses schmäleren südlichen Theiles von Brasilien entlang, zieht sich nahe der See die *Sierra do Mar*, welches Gebirge zahlreiche nach Westen gerichtete Flüsse entspringen lässt, die ihre Gewässer dem Paraná zuführen, bevor dieser Fluss seine Umbiegung nach Westen vollführt, um den vom Norden herzuströmenden Paraguay in sich aufzunehmen.

Die erwähnten, von der *Sierra do Mar* nach Westen gegen den Paraná strömenden Flüsse sind es, welche zu Grenzen der südlichen brasilianischen Provinzen geworden sind. Mit der Provinz Sao Paulo, die zwischen dem westöstlich verlaufenden Theile des Oberlaufes des Paraná und dem Parapanema liegt, schließt der breite Theil des brasilianischen Ländercomplexes nach Süden zu ab; nun folgt zwischen dem Parapanema und dem Iguassù mit seinen von den Eingeborenen kühn beschifften Fällen die Provinz Paraná; hieran schließt sich zwischen dem Iguassù und dem westöstlichen Oberlaufe des Uruguay die Provinz Sta. Caterina, und den südlichen Abschluss findet das brasilianische Gebiet mit der Provinz Rio Grande do Sul, an deren Südgrenze das Territorium der Republik Uruguay ihren Anfang nimmt.

Die hier genannten Südprovinzen sind es, welche die größte Aufmerksamkeit Europas insoferne auf sich ziehen dürfen, als hier schon seit mehr als einem Menschenalter die europäische Einwanderung Fuß zu fassen begonnen hat, und durch die von der Regierung und patriotischen Förderern ausgehende Unterstützung, trotz des Hinübergreifens einer nicht immer in ihren Zielen lauteren und schwer völlig lahmzulegenden Speculation, vielleicht in der Zukunft noch größere Dimensionen anzunehmen berufen ist, seit das Fortschreiten der brasilianischen Cultur und die weitere Erschließung der unermesslichen natürlichen Schätze des Landes, von der Herbeiziehung freier Arbeitskräfte in noch höherem Maße abhängig geworden ist, als dies früher der Fall war.

Das Küstengebiet der Provinz Paraná, d. i. der Landstrich von den Ufern des Oceans bis zu den Abhängen der *Sierra do Mar* oder *Sierra de*

Cubatão, wie sie noch häufig genannt wird, hat eine mittlere Breite von 50—60 *km*, wenn man die bewaldeten niederen Abhänge der Sierra dazuzählt. Dieses Küstengebiet ist mit Einschluss der Bai von Paranaguá, die in Form eines breiten sich ostwärts zu mehreren Buchten erweiternden Meeresarmes etwa 30 *km* tief in das Land eindringt, von einer ganz wunderbaren landschaftlichen Schönheit. Es kann gesagt werden, dass dieses Gebiet, was die Üppigkeit der Vegetation anbelangt, den bestbedachten Partien der nordbrasilianischen Küste unbedenklich an die Seite zu stellen ist.

An der Bai von Paranaguá liegen die zwei Häfen Paranaguá und Antonina, mit deren Besuch durch ALBATROS wir uns eben beschäftigen wollen.

Die Provinz hat eine Ausdehnung von 221 319 km^2; ihre Bevölkerung, in welcher die Sclaven nur einen geringen Bruchtheil bildeten, ist vom Jahre 1872, zu welcher Zeit sie mit 126 722 Personen angegeben worden ist, bis zum Jahre 1883 auf 189 668 (d. i. 0,85 auf den km^2) gestiegen. Die Zahl der in den östlichen Theilen der Provinz lebenden Indianer wird mit 5000 bis 10 000 berechnet; dieselben gehören zum größten Theile der Guarany-Familie der *Caiguás* oder *Cayguás* an, sind friedlicher Natur und beschäftigen sich größtentheils mit dem Einsammeln von Maté, welcher in der Provinz sehr reichlich vorkommt, und mit der Jagd. Kriegerischere eingeborene Stämme finden sich im Inneren der Provinz; es sind dies „*Corroados*“ (Gekrönte), wegen der bei ihnen üblichen Tonsur so genannt, ein Stamm der *Crens*, von welchen die Botokuden am meisten durch Beschreibungen bekannt geworden sind. Den im Lande sehr verbreiteten Namen „*Bugres*“, mit welchem die *Corroados* auch bezeichnet werden, sind wir, nach sprachlicher Analogie, eher geneigt für ein im Laufe der Jahre eingebürgertes Schimpfwort zu halten. Ein großer Theil der *Bugres* lebt übrigens schon in ziemlicher Harmonie mit den Weißen, ist in Dörfern sesshaft und den civilisatorischen Lehren christlicher Missionäre zugänglich geworden.

Das Territorium der Provinz Paraná ist eine Dependenz der Generalkapitanie von San Paulo; im Jahre 1723 erhielt dieser Landstrich den Namen eines Districtes von Paranaguá, der im Jahre 1812 in den Titel einer *Comarca* von Paranaguá und Curityba abgeändert wurde. Seit 1853 ist erst Paraná als selbständige Provinz anzusehen. Curityba ist die Hauptstadt der Provinz.

Im Küstengebiete der Provinz wird in bescheidenem Maße auf den dortigen zahlreichen Niederlassungen Zuckerrohr, Tabak und Kaffee cultivirt, während auf den Faciendas des Hochlandes der Bau von Cerealien überwiegt. Der Ackerbau steht im ganzen genommen noch auf einer niedrigen Stufe, da dessen Ertrag nicht einmal den Bedarf der Provinz ausreichend zu decken vermag. Auch die Viehzucht ist noch nicht sehr bedeutend; wenigstens entspricht sie noch nicht jener Ausdehnung, die sie auf den großen Strecken des für sie verwendbaren, sogenannten *Camp*-Landes nehmen könnte. Es findet zwar Ausfuhr von Maulthieren nach der Provinz San Paulo statt; aber der Betrag dieser Ausfuhr, sowie jeder anderen, steht unvergleichlich gegen jenen zurück, der von dem Haupterzeugnisse der Provinz, nämlich der *Yerba Maté* erzielt wird.

Ganz unbedeutend ist selbstredend die Industrie. Wenn man von den Hantirungen bei der Zubereitung der *Yerba* absieht, die man gewissermaßen als eine Art von industrieller Thätigkeit gelten lassen könnte, so gibt es nur

noch einige größere Getreide-, Zuckerrohr- und Holzschneidemühlen, kleine Destillationen, Brauereien und Kalkbrennereien, die man als Stätten industrieller Thätigkeit anführen könnte.

Für die Zubereitung der *Yerba* sind allerdings im Laufe der letzten Jahre einige Stampfmühlen in größerem Maßstabe errichtet worden; die bisherige primitive Manipulation bei der Zubereitung dieses Productes hat gewiss wesentlich die Schuld, dass der in Europa sogenannte „Paraguay-Thee" noch weitaus nicht jene Verbreitung und Anerkennung gefunden hat, die er nach dem Urtheile mancher Sachverständiger verdienen würde und erreichen könnte. Die Blätter der *Yerba* werden nämlich eingesammelt und in freier Luft über einem Feuer getrocknet, das man sich bemüht möglichst rauchfrei zu halten; aber dem erzielten Producte bleibt infolge dieser Gewinnungsweise immer noch ein mehr oder minder rauchiger Geschmack und Geruch, der sich auch dem für den menschlichen Genuss bestimmten Absud mittheilt. Dr. v. Eye behauptet zwar, dass dieser unangenehme Beigeschmack mit Leichtigkeit beseitigt werden kann, wenn man dem Thee vor dem Aufgießen des siedenden Wassers etwas Zimmt beigibt; aber Thatsache ist, dass der Maté-Thee außerhalb seiner Heimat noch sehr wenig Anwert gefunden hat. H. A. Gruber versichert von diesem Getränke, dass es aromatisch und wohlschmeckend sei, den Durst löscht und den Hunger lindert; es soll die Kräfte neu beleben, ohne aber Aufregung und Abspannung als Folge zu haben. Mit Zucker und Milch genossen, soll der Maté-Thee demnach vollständig die Stelle des Kaffees oder chinesischen Thees einnehmen können, mit dem Vortheile, das Nervensystem sanft anzuregen, ohne Schlaflosigkeit zu erzeugen. Aller dieser Eigenschaften wegen würde sich der Maté-Thee, welcher Europa bedeutend billiger als der chinesische erreichen könnte, zu einem erfrischenden und gesunden Genussmittel für die ärmeren und die arbeitenden Classen vorzüglich eignen.

Die Einfuhren für den Bedarf der Provinz Paraná kommen größtentheils zur See über Rio de Janeiro; nur ein geringer Theil der über Paranaguá und Antonina anlangenden Waren und Industrieerzeugnisse kommt direct aus Europa; die Schiffahrt ist deshalb auch eine nicht sehr bedeutende und beschränkt sich zumeist auf den von der eigenen Flagge vermittelten Küstenverkehr. —

Die Bucht von Paranaguá, welche den wichtigsten Theil des Küstenbereiches der Provinz bildet, erregt unsere besondere Aufmerksamkeit; in den üblichen nautischen Befehlen, speciell in englischen Segelhandbüchern, ist dieselbe ziemlich oberflächlich behandelt und wir hoffen demnach, dem einen oder dem anderen unserer seefahrenden Leser vielleicht einen guten Dienst zu erweisen, wenn wir keinen Anstand nehmen, die vom Fregattenkapitän Müldner über diese Bucht mitgetheilten Einzelnheiten hier der Hauptsache nach wiederzugeben.

Diese weitläufige Bucht kann als aus zwei Haupttheilen bestehend angesehen werden, von denen der ausgedehntere, die eigentliche Paranaguá-Bai, ungefähr 20 Seemeilen ostwestlich verläuft und dann erst gegen NW abbiegt, um nun den Namen der am Ende der Bucht liegenden Stadt Antonina anzunehmen; ein zweiter Theil der Bucht verläuft in nordsüdlicher Richtung und wird die Larangeiras-Bai genannt.

Die Einfahrt der Bucht ist durch vorgelagerte Inseln und Untiefen in drei Canäle gespalten, von denen der nördliche und mittlere zum Ein- und Auslaufen benützt werden, aber nur für Schiffe von 4,5 *m* Tiefgang fahrbar

sind. Für Schiffe, welche die Bucht von Paranaguá anzulaufen haben, ist es vor allem nothwendig, in der Nähe der Einfahrt den Schiffsort in zuverlässiger Weise zu bestimmen, wobei — wenn man vom Norden kommt — die Insel Figuera und der Morro de Superaguy, für jene aber, die vom Süden kommen, die Inseln Itacolomi und Cural gute Peilungsobjecte abgeben. In beiden Fällen soll aber auf die Dienste des Lothes zur Verification der Ortsbestimmungen nicht verzichtet werden.

Hat man sich der Barre bis auf die Entfernung von etwa 10 Seemeilen genähert, so können bei nur einigermaßen klarem Wetter als weitere Orientirungspunkte für das Anlaufen eines der beiden Canäle die Insel Galhetta, der Leuchtthurm und »Pilots-Flaggstaff« auf Couras-Spitze, die Inselgruppen von Palmas, sowie der Morro de Superaguy, gute Dienste leisten.

Obwohl man zum Passiren der Barre und weiterhin auch zum Einlaufen in die Bucht sehr scharf markirte und kaum einen Fehler zulassende Peilungspunkte zur Verfügung hat, so bleibt es doch wegen der in fortwährender Änderung begriffenen Tiefenverhältnisse, wegen der nicht ganz zuverlässigen Überwachung und nöthigenfalls Abänderung der Betonnung, sowie wegen der infolge der Configuration der Küste sehr unregelmäßig setzenden Strömungen, immer rathsam, das Einlaufen nicht ohne die Inanspruchnahme eines ortskundigen Lotsen zu unternehmen.

Die beiläufigen Richtungslinien, nach welchen man sich beim Einlaufen durch den Nordcanal zu richten hat, sind die folgenden:

Die Deckung der Biro-Spitze mit der höchsten Spitze von der Ilha de Cobras, zum Passiren der Barre dieses Canales; die Insel Galhetta in Deckung mit der SO-Spitze der Ilha do Mel, bezeichnet die Passage der seichtesten Stelle. Hier angelangt, wendet man auf die Mitte der Einfahrt zwischen Becas Point und Biro Point abhaltend, nach W $^7/_8$ N und nimmt, sobald Biro Point in diesem Curse Dwars gepeilt wird, den Curs W $^1/_2$ S auf, der nun über freies Fahrwasser direct auf den Ankerplatz von Paranaguá führt.

Die Ankerplatzverhältnisse von Paranaguá können als vorzügliche bezeichnet werden; der schlammige Grund lässt den Anker vorzüglich fassen, und die Vertäunng mit einem Anker und dem normalen Kettenausstiche darf als die für gewöhnliche Verhältnisse genügende angesehen werden. Ein sehr günstiger Ankerplatz mit 4—5 Faden Tiefe liegt unter den Peilungen: Bignas-Insel NW z. N $^7/_8$ N und Cruz-Spitze O $^7/_8$ S.

Während des Monates Jänner findet man als vorherrschende Winde O und SO; nach den angestellten Beobachtungen wechselt die Strömung nach 4 Stunden und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 2 Meilen. Der größte beobachtete Unterschied zwischen Hoch- und Tiefwasser betrug 1,2 Faden.

Der Bootsverkehr mit dem Lande ist infolge der stark versandeten Küste sehr erschwert, und namentlich wäre die Einfahrt in den Sagnaré-Fluss, an welchem die Ortschaft Paranaguá liegt, ohne die aufgesteckten Stangensignale nur äußerst mühsam zu finden. Da bei Nachtzeit kein einziger dieser Richtungspfähle irgend eine Beleuchtung trägt, so ist zum Passiren des befahrbaren Canales bei Dunkelheit schon eine sehr genaue Ortskenntnis erforderlich.

Für Fahrzeuge, die nicht mehr als 2 *m* tauchen, bietet der allerdings recht primitiv gemauerte Quai der Stadt einen ganz guten Anlegeplatz, doch müssen diese Fahrzeuge die Zufahrt bei Hochwasser passiren.

Schiffe, die nach Paranaguá kommen, um daselbst ibre Ladung zn löschen oder eine solche einzunehmen, würden mit Vortbeil sich vor Porto Pedro II. vertaüen, einer erst vor wenigen Jahren entstandenen Station, wo man dem Lande bedeutend näber ankern kann nnd wo aucb zwei Holzdämme, die an der Spitze an 2 *m* tiefes Wasser baben, den Booten einen gnt praktikablen Anlegeplatz bieten. Porto Pedro liegt etwa $1^1/_2$ Seemeilen westnordwestlich von Paranagná.

Für die Fahrt von Paranaguá nach Antonina ist die Inanepruchnahme der Dienste eines Locallotsen zwar nicht eben absolut nnerlässlich; aber es muss bemerkt werden, dass die englische Admiralitätskarte Nr. 231, nach welcher man sich bei dieser Fabrt ricbten muss, sehr wesentliche Mängel aufweist und die Dienste eines ortskundigen Führers daber immerhin von Vortheil eind.

Als Anhaltspunkt für diese Fahrt kann das Folgende dienen:

Man steuert im Curse W $^1/_4$ N auf die nördliche Spitze der Insel Texeira zn, bie man in die Dwarspeilung der Insel Jarere gelangt. Von hier ans hält man sich genau in der Verbindungslinie des Morro di Cotinga und des Morro di S. João, bis man die nördliche Spitze von Texeira mit der anf dem eüdwestlichen Abhange des Morro di Ubucny isolirt stehenden hohen Baumgruppe in Deckung bekommt. Diese Decknngspeilung genau einhaltend, hat man drei rotbe Bojen zu passiren, die auf Backbord gelassen werden müssen; in dieser Weise erreicht man den Ankerplatz, welcher sich unter den folgenden Peilungen befindet:

Clement-Spitze	W $^1/_2$ N
Ilha Itapuma	NW $^1/_8$ N
Gularte-Spitze	NO $^5/_8$ O.

Wegen des geringen, hier vorbandenen Schwairaumes iet es nothwendig, mit zwei, am besten gegen SO nnd NW ausgebracbten Ankern das Schiff zu vertaüen. Da aber aucb hier wie in Paranaguá der Grund aus feinem Scblamm besteht, so kann auf ein sicheres Halten der Anker gerechnet werden.

Als Anlegeplatz dient ein Steindamm mit 2 *m* Wassertiefe, doch ist der Bootsverkehr durch die starke Strömung nnd die bedentende Entfernung des Ankerplatzes von dem Lande sebr erschwert.

Die Schiffbarkeit der in die Paranaguá-Bai mündenden Flüsee ist eine außerordentlich beschränkte; keiner der gedachten Flüsse ist durch Seeschiffe selbst der kleineten Gattung befahrbar; der einzige Nbandiqũara wird mit Flussbooten bis 40 *km* von seiner Mündnng befahren.

Dieser Fluss soll bis auf eine Meile oberhalb seiner Mündnng fähig sein, Boote von 2 *m* Tiefgang zu tragen, ebenso der Rio Pedras. Der Caxveira nud der Cacatù können bis zn ibren ersten Stromschnellen, der Bibeiro selbst bis zur Colonie Alexandra, Fabrzeuge von 1,5 *m* Taucbung führen. Anf den Flüeeen Rio Merito, Jaquarema nnd dem früber erwäbnten Nhandiqũara können nur noch leichtere Fabrzenge, anf den übrigen Wasseradern aber nur mehr Canoes Verwendnng finden. Am Jaguaré findet man allerdings im Laufe seiner letzten unteren Meile tieferes Wasser; aber die seiner Mündung vorliegende sehr seicbte Barre erschwert oder verwehrt das Einlaufen in den Fluss.

Es kann bei den geschilderten Schwierigkeiten, die die Häfen von Antonina und von Paranaguá der Schiffahrt bieten, nnd bei der geringen Eignung der in die Bai mündenden Flüese, den Verkehr nach dem Inneren zn vermitteln, wohl nicht wnndernehmen, dass die Schiffahrt sich hier in sehr

bescheidenen Grenzen hält; in dem Jahre 1864/65 betrug der Gesammtschiffsverkehr nur 48 Fahrzeuge mit einem Gesammtgehalte von 14 030 *t*, und im Jahre 1879/80 haben sich diese Zahlen erst auf 114 Schiffe von 75 980 *t* Gesammtgehalt erhöht. Viel hat zur Erhöhung der Schiffahrtsbewegung von Antonina und Paranaguá die vor wenigen Jahren eröffnete Eisenbahn nach der Provinzialhauptstadt Curityba beigetragen, von welcher noch später die Rede sein wird.

Der geringfügigen Schiffahrtsbewegung von Paranaguá entspricht es, dass die Ressourcen sehr beschränkte sind, welche hier der Schiffahrt sich bieten. Ein sogenanntes Arsenal hat kaum hie und da eine Bootswerfte in Thätigkeit; Kohlen sind in der Regel gar nicht zu bekommen, da das landesübliche Brennmaterial Holz ist, und nur die Eisenbahn für ihren eigenen Bedarf einige englische Kohle kommen lässt; frischer Proviant (frisches Fleisch à 26 kr. ö. W. Gold, Brot à 34 kr. ö. W. Gold pro Kilogramm) dann gutes Trinkwasser sind erhältlich.

Für das Auslaufen aus der Bai von Paranaguá räth Fregattenkapitän Müldner, wenn nur immer thunlich, einen ortskundigen Lotsen an Bord zu nehmen, welcher beim Anlaugen auf der Barre unentbehrliche Dienste leisten wird, da die das Fahrwasser markirenden Bojen meistens vollständig fehlen, und das genaue Einhalten eines Curses durch die heftigen und unregelmäßigen Strömungen nahezu zum Ding der Unmöglichkeit wird.

Als Regel beim Auslaufen durch den Südcanal kann gelten: Von dem Ankerplatze vor Paranaguá steuere man, auf die Becas-Spitze abhaltend, O $^1/_4$ N, bis die Westspitze der Ilha do Mehl dwars kommt; hier wende man in den Curs O $^1/_2$ N, behalte diesen Curs bis zur Dwarspeilung von Biros auf der Ilha do Mel; hierauf soll im Curse O z. S auf die Mitte des Canales zwischen der Biro-Spitze und der Becasspitze abgefallen werden. Sobald man mit dem Curse S z. O $^7/_8$ O auf die Couras-Spitze abhalten kann, nimmt man diesen Curs auf, lässt eine rothe Boje — die auf 4 Kabeln O z. N von dem Fort auf Ilha do Mel liegt — an Steuerbord, und sobald die höchste Spitze der Ilha da Cobras mit dem eben erwähnten Fort in Deckung kommt, wendet man in den Curs SW z. S $^1/_8$ S, der nun frei über die Barre führt. Diese Barre hat ihre seichteste Stelle — 2,5 Faden bei Niedrigwasser — in der Deckung des Morro di Cotiuga mit dem NO-Abhange des Bento Alvez.

Es braucht kaum ausdrücklich gesagt zu werden, dass ein Einlaufen bei Nacht, selbst bei einer ganz außerordentlichen Ortskenntnis, noch immer als ein Wagestück von geringen Chancen des ungefährdeten Gelingens angesehen werden müsste.

Der Typus des ganzen Südufers der Bai ist flach, sandig und langsam ins Wasser sich senkend, während an dem nördlichen Ufer die Hügelketten bis beinahe an das Wasser reichen, ohne aber dass die Bucht an diesen Ufern eine bedeutendere Wassertiefe aufweisen würden. Die Inseln der Bai sind von der verschiedenartigsten Configuration; Ilha do Mel ist beinahe durchaus niedrig, und nur das SO-Ende erreicht in seine Hügeln eine etwas merklichere Bodenerhebung; Raza di Cotiuga ist gleicherweise gänzlich flach, doch weist Cotiuga, obwohl nur durch einen schmalen Canal von Raza di Contiga getrennt, schon Höhen von 656 engl. Fuß auf; Cobras ist 197 engl. Fuß hoch und die übrigen Inseln weisen auch meist eine hügelige Beschaffenheit auf.

Die kleine Stadt Paranaguá zählt etwas über 4000 Einwohner; ihre Bedeutung liegt mehr in der Zukunft als in der Gegenwart, weil Paranaguá der Hafenplatz der Provinz Paraná ist, welche Provinz von der fortgesetzten Einwanderung eine bedeutende Vermehrung ihrer jetzigen Productivität bestimmt erwarten darf.

Die Stadt besteht aus einer in der Richtung NO-SW verlaufenden ansehnlichen Hauptstraße, die von mehreren kleineren Querstraßen durchkreuzt wird; unter den meist kleinen Häusern zeichnen sich eine Anzahl durch freundliche und elegantere Ausführung aus. Das städtische Municipium ist die administrative und politische Ortsbehörde; ferners findet sich ein Zollhaus hier, und dem Hafenamte steht ein *Capitão-Tenente* (Corvettenkapitän) der Kriegsmarine vor.

Dieser Hafenkapitän, Ireneo José da Rocha, war es, welcher den einlaufenden ALBATROS im Namen der Regierung zu Paranaguá begrüßte. Der im früheren Abschnitte genannte Baron Teffé hatte den Gouverneur der Provinz Paraná von der bevorstehenden Ankunft des ALBATROS in Kenntnis gesestzt; in welcher Tonart hiebei von dem k. k. Kriegsschiffe, seinem Commandanten, und der Bemannung die Rede gewesen sein mag, kann aus dem Telegramme entnommen werden, welches der Gouverneur der Provinz, Exc. Escragnolle Tauuay, an den Hafenkapitän von Paranaguá richtete, als dieser das Einlaufen des Kanonenbootes in Paranaguà telegraphisch nach Curityba meldete. Dieses Telegramm lautet:

Do Presidente da Provincia, ao Senr. Capitão do Porto, Paranaguá. Agradeça e retribua, em meo nome, os cumprimentos do Commandante da Canhoneira Austriaca. — Confio que V. S. fara o possivel para que, a distincta officialidade d' aquella naçao amiga saia d' esta provincia satisfeita e d' ella leve agradavels recordaçoes. Escragnolle.

Man sollte also dahin trachten, „dass die ausgezeichneten Officiere der befreundeten Nation befriedigende Eindrücke von der Provinz gewännen, und angenehme Erinnerungen mit sich nähmen“; und wahrlich wurde in dieser kleinen Stadt nichts versäumt, was dazu beitragen konnte, den in so liebenswürdiger Weise ausgesprochenen Wunsch des Provinzialgouverneurs zu erfüllen. Nicht allein erfolgten die üblichen Besuche, Einladungen in Clubs und Privathäuser, sondern eine eigene Deputation der Stadtvertretung erschien mit einer gewissen Feierlichkeit an Bord, um das Schiff zu begrüßen und demselben die Dienste der Stadt anzubieten. Unter den Festivitäten, die veranstaltet wurden, um die so empfohlenen Fremden würdig zu feiern, verdient ein Ball hervorragende Erwähnung, welcher am 6. Jänner vom *Club Litterario de Paranaguá* gegeben wurde.

Das Entgegenkommen sämmtlicher Behörden ließ es auch zulässig erscheinen, hier die Erlaubnis zur Abhaltung von Schießübungen gegen die Scheibe mit dem Bootsgeschütze und mit Handwaffen nachzusuchen; die Bewilligung wurde auf das Bereitwilligste ertheilt und diese Übungen sonach hier durchgeführt. —

Der Schiffscommandant hatte die Tage vom 3. bis zum 5. Jänner für seine Person dazu benützt, um eine Reise nach Curityba, der Hauptstadt der Provinz, zu machen und dem Präsidenten daselbst den gebührenden Dank abzustatten. Auf diese Reise werden wir noch zurückkommen; hier aber wollen wir vorerst erwähnen, dass ALBATROS am 8. Jänner eine Viertelstunde vor Mittag nach sehr angenehmem Aufenthalte Paranaguá verließ, um nach Antonina zu dampfen. Die Fahrt dauerte zwei Stunden und wurde

durch das schönste Wetter begünstigt. Fregattenkapitän **Müldner** hatte einen Lotsen an Bord genommen, hauptsächlich zu dem Zwecke, um durch dessen Auskünfte in den Beobachtungen und Verbesserungsarbeiten unterstützt zu werden, welche er mit seinen Officieren angesichts des fehlerhaften Zustandes der Karte zum Zwecke nachheriger Einsendung an das k. k. hydrographische Amt auszuführen unternommen hatte. Es darf bemerkt werden, dass dieser Lotse jede Bezahlung standhaft ablehnte; Fregattenkapitän Müldner musste sich durch die Anerbietung eines Geschenkes einiger Flaschen guter österreichischer Weine aus der Verlegenheit ziehen. Diese Weine, ein seltener Artikel in Paranaguá, wurden mit Dank angenommen. —

Die Ankunft des ALBATROS rief bei der Bevölkerung von Antonina die freudigste Erregung hervor; seit Jahren und Jahren hatten die Bewohner von Antonina kein Kriegsschiff in ihrem bescheidenen Hafen ankern sehen; selbst von den einheimischen Schiffen wird der Ort so gut wie gar nicht mehr beachtet, seit das mehr seewärts entstandene Paranaguá zum Haupthafenorte der Provinz geworden ist; man betrachtete den Besuch durch dieses Kriegsschiff einer fremden, so weit weg heimischen Flagge als eine Art von Anerkennung der guten Eigenschaften des eigenen Hafens. Allerdings hat Antonina keine oder sehr wenige Aussichten, einen Aufschwung zu erleben; das enge und gewundene Fahrwasser zwingt Schiffe von 14′ Tauchung, auf nahezu zwei Meilen weit vom Lande zu ankern; und außerdem ist jetzt die ins Innere der Provinz führende Eisenbahn, die Hauptverkehrsader des zukünftig sich vielleicht in größerem Maßstabe entwickelnden Handels, bis nach Porto Pedro bei Paranaguá geführt worden, wo die Schiffahrt bessere Verhältnisse findet. Antonina dürfte somit wohl außerhalb des Weges des künftigen, gewinnbringenden Verkehres liegen bleiben.

Dieser Verkehr wird allerdings noch viele Wandlungen durchmachen müssen, wenn er zum Aufschwunge der Provinz das Seinige in vollem Maße beitragen soll; von den viel zu hohen Frachtsätzen z. B., die die neugebaute Bahn von Porto Pedro nach Curityba von den Verfrachtern einhebt, gibt die Thatsache beredtes Zeugnis, dass ALBATROS ein Barkschiff in Antonina antraf, das seine von den Capverden gebrachte Salzladung in Porto Pedro auszuschiffen unterließ, und weiter nach Antonina segelte, um die Ladung von hier mit Lastwagen auf der Landstraße weiter verfrachten zu lassen, da dieses billiger zu stehen kam, als die von der Eisenbahn beanspruchte Frachtvergütung. Auf diese Art wird die Eisenbahn die Productionsgebiete der Provinz — **nach berühmtem Muster** — von der See abschneiden, statt sie mit der See zu verbinden.

Die Thatsache, dass die erwähnte Salzladung, in Sicht der schnaubenden vierrädrigen Dampfrosse, mittels geduldiger vierbeiniger Zugthiere weiter befördert werden musste, war nicht die einzige Sonderbarkeit, welche sich an diese Ladung knüpfte; auch die **Flagge**, unter der diese Ladung über den Ocean gekommen war, wirkte überraschend auf die Bemannung des ALBATROS, als sie derselben ansichtig wurde. Es war nämlich ein **türkisches** Barkschiff, das die Salzladung über den Ocean gebracht hatte. Man kann sein ganzes Leben in den belebtesten Schiffahrtsregionen des großen oceanischen Seeverkehres zubringen — mit Ausnahme der Mittelmeergewässer, des Rothen Meeres und etwa noch der arabischen Küsten bis gegen die ostindischen Meere zu — wird man kaum je ein **türkisches** Schiff zu sehen Gelegenheit bekommen; auch ist es beinahe

ausschließlich die Cabotage, und beinahe gar nie die Hochseeschiffahrt, welche von Segelschiffen unter der Flagge des Halbmondes ausgeübt wird. —

Die kleine und freundliche Stadt Antonina ist beiläufig von derselben Anzahl Menschen bewohnt, wie Paranaguá; vielleicht ist es Antonina vorbehalten, in der Zukunft für Paranaguá das zu werden, was Veltevreeden und Buytenzorg für Batavia sind. Paranaguá mag sich vielleicht zu einer lebhafteren Hafenstadt entwickeln; da werden dann die reichgewordenen Handelsherren umsomehr darnach streben, in dem benachbarten, leicht mit Localdampfern oder Dampfbarkassen, dann wohl auch mit der Eisenbahn erreichbaren Antonina bessere und gesündere Heim- und Wohnstätten zu errichten, als sie ihnen in Paranaguá geboten werden können. Die klimatischen Unterschiede beider Orte sind nämlich wesentliche. In Paranaguá ist der Malaria durch die Natur aller nur denkbarer Vorschub geleistet. Die zahlreichen und ausgedehnten Versumpfungen an der Küste sind von allerlei Pflanzen überwuchert. Bei Eintritt der trockenen Jahreszeit trocknen diese weitläufigen Sumpfstellen gänzlich aus, und der Pflanzenwuchs stirbt ab; bei Wiedereintritt der Regenzeit fangen die Pflanzenreste zu faulen an, und entwickeln die schädlichsten Dünste. Trotzdem wird behauptet, dass gelbes Fieber, Lungen- und Leberkrankheiten zu den Seltenheiten gehören, und dass die Acclimatisation der Fremden ohne allzu große Schwierigkeiten vor sich geht; Malaria-Erkrankungen sind dagegen häufig. Von Antonina hingegen heißt es, dass es ein im Verhältnisse zu Paranaguá äußerst gesundes, und zugleich ein viel angenehmeres Klima besitzen soll.

Von Antonina aus machten die Stabsangehörigen des ALBATROS eine sehr interessante, von mehreren Bürgern der Stadt veranstaltete Bootspartie auf dem Flusse Caxveira, bei welcher Gelegenheit mehrere *Faciendeiras* besucht und das Leben und Treiben auf diesen kleinen Anwesen beobachtet wurden.

Am 11. Jänner kehrte das Kanonenboot auf den früheren Ankerplatz vor Paranaguá zurück, und setzte, nachdem man noch eine Reihe von Abschieds- und Dankvisiten abgestattet hatte, am folgenden Tage seine Reise fort.

Bevor wir aber dem ALBATROS auf dieser Fahrt zu folgen uns anschicken, haben wir noch der Reise zu gedenken, welche der Schiffscommandant, wie schon früher angedeutet, nach der Provinzhauptstadt Curityba unternommen hatte.

Am 3. Jänner nachmittags trat Fregattenkapitän Müldner die Fahrt nach Curityba mittels der neuen Eisenbahn an. In $5^1/_2$ Stunden war die 110 *km* lange Eisenbahnstrecke durchfahren. Die Bahnfahrt kann nach dem Ausspruche des genannten Schiffscommandanten, zu den interessantesten der Welt gezählt werden. Nicht allein wird man von den großartigsten Naturschönheiten gefesselt, sondern auch die Bahn selbst, die Kühnheit ihrer Anlage, sowie die technische Kunst der Ausführung nehmen die Aufmerksamkeit in hohem Grade in Anspruch, und erregen die weitgehendste Bewunderung. Die Bahn ist schmalspurig und zeigt häufig derart scharfe Krümmungen, dass z. B. an den Transport von Hölzern größerer Dimensionen kaum gedacht werden kann; ein Umstand, welcher vielleicht in der Zukunft der Ausbeute des waldreichen Hinterlandes und der Prosperität der Bahn in gleicher Weise von Nachtheil werden kann.

Die Bahn wurde von einer französischen Gesellschaft unter Mitwirkung tüchtiger Ingenieure der verschiedensten Nationalitäten erbaut; die sehr be-

Digitized by Google

dentenden Schwierigkeiten lassen es als eine besondere Leistung erscheinen, dass diese Bahn in drei Jahren vollendet wurde. 15 Tunnels mussten gebohrt, ebensoviele Brücken und Viaducte sowie eine große Zahl von Dämmen gebaut werden. Die bedeutendste der Überbrückungen hat eine Höhe von 70 *m* und misst 83 *m* in der Länge; der stärkste Damm hat eine Höhe von 20 *m*. Es sollen Steigungen von 1 zu 33 vorkommen; die sehr scharfen Krümmungen, bis zu 180 *m* im Durchmesser, sind schon erwähnt worden.

Die Kosten der Bahn haben 43 000 000 Frcs. betragen, eine sehr bedeutende Summe, wenn man den jetzt noch sehr mäßigen Verkehr auf derselben in Betracht zieht. Die eingeleisig angelegte Bahn wurde im Jahre 1884 dem Verkehre übergeben; seit dieser Zeit gehen auf derselben täglich zwei Züge von jeder der beiden Endstationen gegeneinander ab. Wenn nun auch der Lastenverkehr den bestehenden allgemeinen Verhältnissen der Provinz zufolge, und vielleicht auch wegen der schon erwähnten viel zu hohen Tarife kein sehr lebhafter genannt werden kann, so ist doch schon jetzt als wohlthätige Wirkung der neueröffneten Bahn anzusehen, dass das Monopol, welches früher einige wenige Leute, reiche Besitzer von Fuhrwerken und Lastthieren, rücksichtlich des Warentransportes von und nach der Küste ausgeübt haben, gebrochen ist; allerdings macht es ihnen die Eisenbahnverwaltung noch möglich, in eine gewisse Concurrenz mit dem modernen Verkehrsmittel zu treten.

Bei seinem Eintreffen in Curityba wurde Fregattenkapitän Müldner von einigen ehemaligen österreichischen Staatsangehörigen empfangen, ebenso von dem deutschen Honorarconsul Herrn Drušina, dem die bevorstehende Ankunft des k. k. Schiffscommandanten von Paranaguá aus, von befreundeter Seite mitgetheilt worden war. Unter den angetroffenen Landsleuten war es namentlich der in einer sehr günstigen geschäftlichen und hochgeachteten gesellschaftlichen Stellung befindliche Kaufmann, Herr Bendaszewski, welcher es sich angelegen sein ließ, dem Schiffscommandanten den liebenswürdigen Cicerone zu machen, und ihm über die interessanten Verhältnisse der Provinz, soweit die kurze verfügbare Zeit dies zuließ, die erwünschten Aufschlüsse zu geben. Es ist ja eben Paraná eine Provinz, in welcher die europäische Einwanderung eine ebenso große Wichtigkeit erlangt hat, wie in den benachbarten Südprovinzen; in Paraná aber sind gerade die Einwanderer aus unserem Vaterlande in namhafter Zahl vertreten; Herr Bendaszewski selbst ist Einwanderer, aus Gorlice gebürtig, seit 20 Jahren in Brasilien ansässig, und hat das dortige Bürgerrecht erworben.

Am Tage nach seiner Ankunft erstattete Fregattenkapitän Müldner dem Provinzpräsidenten, *Conselheiro Alfredo d' Escargnolle Taunay, Exc.*, seinen Besuch. Dieser hohe staatliche Würdenträger war ursprünglich Officier der kaiserlichen Armee; die Freundschaft, die ihn mit dem gleichgesinnten Visconde de Rio Branco, dem Vorkämpfer der Sclavenbefreiung verband, hatte zur Folge, dass er den militärischen Dienst mit der politisch-administrativen Carrière vertauschte, und seine Thätigkeit nunmehr in den Südprovinzen vorzugsweise den Immigrationsangelegenheiten widmete, welche Angelegenheiten mit der von der Humanität gebotenen Aufhebung der Leibeigenschaft der Neger in so innigen Wechselwirkungen stehen.

Bei der Visite, die Fregattenkapitän Müldner dem Präsidenten abstattete, war nicht allein der Vicepräsident der Provinz, sondern auch noch mehrere Notable der Stadt anwesend, lauter hochgebildete und den Einwanderungsangelegenheiten in vorurtheilsloser und humaner Weise gegenüber-

stehende Männer, unter welchen aber der Präsident durch sein tiefes Wissen, seine vollendeten weltmännischen Umgangsformen und sein wahrhaft gewinnendes Wesen sich besonders auszeichnete.

Es konnte nicht fehlen, dass das Gespräch sich bald auf die Einwanderung, speciell auf die aus Österreich Eingewanderten hinlenkte.

Der Präsident hob hervor, dass die polnischen Bauern das geschätzteste Element in der südbrasilianischen Einwanderung bilden; man hat vor dem Fleiße, den diese genügsamen Leute bei den Arbeiten der Landwirtschaft entwickeln, die größte Achtung, und man rühmt ihre besondere Verträglichkeit.

Die einwandernden Italiener und Franzosen widmen sich mehr dem Weinbau, während die jetzt weniger zahlreich als früher kommenden Deutschen sich hauptsächlich auf kleine Industriezweige und den Handel verlegen.

Im Bereiche einer Tagreise von der Hauptstadt leben auf verschiedenen der sogenannten Colonien an 7000 Einwanderer aus Österreich, unter welchen allein 6000, deren Geburtsland Galizien war. Man kann sich denken, dass Fregattenkapitän Müldner mit lebhaftem Danke die Einladung des Präsidenten annahm, am folgenden Tage einige dieser Colonien zu besuchen.

Mittlerweile übernahm der gleicherweise gegen den k. k. Schiffscommandanten überaus gefällige Vicepräsident der Provinz, welcher zugleich einer der Schöpfer und gegenwärtiger Vorstand der *Sociedade Central de Immigraçao* zu Rio de Janeiro ist, die Aufgabe, den Fregattenkapitän Müldner über die Einwanderungsangelegenheiten in allgemeinen Zügen zu informiren. In seinem Gespräche gab er rückhaltslos zu, dass die Auswanderung vieler arbeitskräftiger Elemente mit Recht von den davon betroffenen Staaten als ein Nachtheil angesehen werde, und dass man daher in Brasilien weder Verwunderung noch Groll darüber empfinden könne, wenn die Auswanderung von manchen europäischen Staatsregierungen in möglichster Weise gehemmt und behindert werde; aber für Brasilien ist die Einwanderung im Gegentheile eine Frage, von welcher der ganze künftige Aufschwung des vielversprechenden Landes zu wesentlichem Theile abhängt. Der Standpunkt, den man in Brasilien einnehmen müsse, sei deshalb der, dass alles zu geschehen habe um diejenigen, die mitunter unter großen Schwierigkeiten es zuwege gebracht haben, in Brasilien eine neue Heimat zu suchen, auch wirklich zu zufriedenen Arbeitern zu machen, und ihnen die herben Enttäuschungen zu ersparen, die in früherer Zeit allerdings nicht zu selten eingetreten sind.

Es sei daher das Hauptbestreben der *Sociedade de Immigração* gegenwärtig darauf gerichtet, die ins Land kommenden Einwanderer vor Übervortheilungen und Benachtheiligungen aller Art zu schützen, in welchem Bestreben man von der Regierung alle Unterstützung und Förderung finde.

In der That hat die Gesellschaft sich auch seit einer Reihe von Jahren schon in dieser Hinsicht der besten Erfolge zu erfreuen; die einst an der Tagesordnung gewesene Ausbeutung der Einwanderer hat aufgehört, jeder Ankömmling wird die erste Zeit nach seinem Eintreffen umsonst untergebracht und verköstigt, bekommt sodann um einen mäßigen Preis, der in bequemen Jahresraten zu bezahlen ist, Ländereien angewiesen, die der Arbeit wert sind, welche man an sie wenden will. Solange die Felder nicht ertragsfähig sind, beschäftigt man die Leute gegen guten Taglohn — 2 Milreïs täglich durchschnittlich — beim Straßenbau.

Digitized by Google

Die unentgeltliche Verpflegung wird im allgemeinen für eine achttägige Daner gewährt; die Beförderung in die zu besiedelnde Gegend geschieht nach Ablauf dieser Zeit ebenfalls ohne dass die Einwanderer ihre mitgebrachten, meist sehr spärlichen Geldmittel in Anspruch zu nehmen brauchen würden. Die Preise, zu deren ratenweisen Abtragung die Colonisten sich zu verpflichten haben, betragen 2,06—8,25 Mark, also etwa halb soviel Milreïs pro Hektar; die Lose werden in der Ausdehnung von 15,3, 30,25 und 60,5 *ha* vergeben. Unternehmern, welche eine Colonie zu gründen beabsichtigen, in welchem Falle sie die Kosten für die Einwanderung zu tragen haben, erhalten das zu parcellirende Land zum Preise von 1 Milreïs pro Hektar. Es besteht die Absicht, in Hinkunft den Eisenbahngesellschaften an Stelle einer Zinsengarantie Ländereien in das Eigenthum zu übertragen, welche von denselben dann zu colonisiren wären.

Es hat einer langjährigen, nicht immer glücklichen Entwicklungszeit bedurft, um das Colonisationswesen in Brasilien auf den Standpunkt zu bringen, auf welchem sich diese wichtige Staatsangelegenheit gegenwärtig befindet. Die Aufschlüsse, die der Commandant des ALBATROS in Curityba diesfällig erhielt, bestätigen vollständig die Ausführungen A. W. Sellin's über diesen Gegenstand; wir wollen daher hier diesem Kenner der brasilianischen Zustände, ganz besonders des Colonialwesens — er leitete durch mehrere Jahre eine solche Colonie — in Kürze folgen.

Während der Dauer der portugiesischen Herrschaft über Brasilien wurde, nach den engherzigen Auffassungen jener Zeit, von welchen alle Colonien besitzenden Staaten sich nur so schwer nach und nach befreiten, jede fremde Einwanderung auf das Sorgfältigste hintangehalten. Die ganze Entwicklung des Landes war auf die Arbeit der eingewanderten Portugiesen, ihrer Mischlinge, und der Sclaven angewiesen. Erst nach der Übersiedlung des portugiesischen Hofes nach Rio, kam es zu den ersten Versuchen mit fremdländischer Einwanderung. Im Jahre 1812 siedelte man Einwanderer von den Azoren in der Provinz *Espirito Santo* an der Stelle der jetzigen *Villa Vianna* an, die aber zu großem Theile Sumpffiebern zum Opfer fielen; die übriggebliebenen, in steter Angst vor den wiederholten Überfällen der Botokuden lebend, verließen bald wieder das Land. Im Jahre 1818 erfolgte in der Provinz Bahia die Gründung der deutschen Colonie *Leopoldina*; dieses Gemeinwesen besteht heute noch, ebenso die im Jahre 1819 gegründete Colonie *Neufreiburg*, heute Municipium und Villa in der Provinz Rio de Janeiro. Letztere Colonie war ursprünglich eine rein schweizerische, seither haben aber deutsche Elemente dort die Oberhand gewonnen.

Unter Kaiser Dom Pedro I. wurde zunächst das beschränkende Gesetz beseitigt, welches bestimmte, dass nur an Einwanderer römisch-katholischen Glaubens Ländereien abgegeben werden durften; hiedurch nahm die Colonisation einen größeren Aufschwung, da namentlich den protestantischen Norddeutschen, welche seit jeher zur amerikanischen Einwanderung das größte Contingent gestellt hatten, nunmehr auch der Weg nach Brasilien offen stand.

In *Rio Grande do Sul*, der südlichsten Provinz des Kaiserreiches, entstand die Colonie *São Leopoldo*, welche im Jahre 1829 3613 Einwohner zählte, aber durch viele unlautere Elemente, später auch durch Betheiligung ihrer Bewohner an dem Bürgerkriege und auch durch Überfälle seitens der Indianer sehr schwer zu leiden hatte. Gegenwärtig ist *São Leopoldo* ein sehr wohlhabendes Municipium von etwa 30 000 Einwohnern, die eine statt-

liche Municipalstadt besitzen, welche durch Eisenbahn- und Dampfschiffsverbindungen mit der Hauptstadt der Provinz — *Porto Allegre* — in Verbindung steht.

Weniger günstig als diese letzterwähnte Colonie haben sich andere entwickelt, die noch unter Kaiser Dom Pedro I. gegründet worden sind. So *Tres Forquilhas* in der Provinz Rio Grande do Sul, *São Pedro de Alcantara* und *Pedreiros* in der Provinz Sta. Caterina, und die Ansiedelung Rio Negro in der Provinz Paraná. Theilweise mag es schon seine Richtigkeit mit der Behauptung haben, die man natürlicherweise besonders von Brasilianern zu hören bekommt, dass die Hauptschuld an dem Verkümmern an den Colonisten selbst gelegen sei; aber die Regierung ist gewiss von dem Vorwurfe nicht freizusprechen, dass sie gar nichts dafür gethan hatte, die Ausfuhrswege zu schaffen, welche eine Lebensbedingung für das Prosperiren der Colonien waren, und dass sie überhaupt den Colonisten nicht die erforderliche Fürsorge zugewendet haben mag. Die Regierung beschränkte sich zu jener Zeit eben einfach darauf, jeder eingewanderten Familie 72,6 *ha* Urwaldbodens zu schenken und sie nur in der ersten Zeit mit Geld und Lebensmitteln auf das allernothwendigste zu unterstützen. Auch diese letzteren Begünstigungen wurden aber nach der Abdankung des Kaisers (7. April 1831) aufgehoben; alle Ausgaben für Colonisationszwecke wurden nun aus dem Staatsbudget gestrichen, die Colonisten waren gänzlich auf sich selbst angewiesen, der Zuzug neuer Colonisten aber abgeschnitten. Als der jetzige Kaiser den Thron bestiegen hatte (23. Juli 1840), fing nach einiger Zeit die Einwanderung wieder an sich zu beleben. Zunächst kamen Deutsche, welche von Regierungsagenten zum Bau einer Kunststraße in der Provinz Rio de Janeiro verschrieben worden waren. An Stelle der erwarteten etwa 300 Personen langten aber mit einemmale 2300 Deutsche an und die Verlegenheit war groß. Der Kaiser half persönlich; er legte auf seiner Besitzung (im Orgelgebirge, in der Nähe von Rio de Janeiro) die nach ihm benannte Colonie Petropolis an, wo diese Einwanderer Unterkunft und Arbeit fanden. Auf dieser Colonie ist dann der kaiserliche Palast entstanden, welchen der Kaiser ziemlich ausschließlich bewohnt — in dem Residenzpalaste zu Rio soll der Kaiser beinahe nie weilen — und bei dessen Bau auch zahlreiche Fremde Arbeit und Erwerb fanden. Das kaiserliche Beispiel fand bald willkommene Nachahmung; manche reiche Brasilianer ließen ähnliche Luxusbauten ausführen, ebenso die meisten fremden Gesandtschaften; hiebei gab es Beschäftigung genug für viele Colonisten, die auf ihren in abschüssigem Terrain zugewiesen erhaltenen und oft auch viel zu kleinen Äckern kein Mittel des Fortkommens fanden.

Nach Beendigung des Bürgerkrieges in *Rio Grande do Sul* (1835 bis 1844) nahm die spontane Auswanderung der Deutschen nach jenen Gegenden wieder zu. Im Jahre 1847 wurde in der Provinz *Espirito Santo* die deutsche Colonie *Sta. Izabel* angelegt, welche aber unter dem schon früher erwähnten Übelstande des Mangels an Absatzwegen so sehr litt, dass sie gar keine Fortschritte machen konnte.

Erst im folgenden Jahrzehnte machte die Colonisation erhebliche Fortschritte. Dr. Hermann Blumenau aus Braunschweig legte im Jahre 1850 am rechten Ufer des Flusses Itajahy in der Provinz Sta. Caterina die Colonie an, die seinen Namen führt und seither in die Staatsverwaltung übernommen oder — wie der landesübliche Ausdruck lautet — emancipirt worden ist. Blumenau zählt gegenwärtig an 16 000 Einwohner. Der Hamburger Coloni-

Digitized by Google

sationsverein gründete im Jahre 1851 auf Ländereien, die der Prinzessin Francisca, Tochter des Kaisers und Gemahlin des Prinzen Joinville, gehört hatten, die Colonie Francisca, welche nun nebst der mit ihr vereinigten Colonie *São Bento* an 17 000 Einwohner zählt; auch hier haben die durchaus deutschen Colonisten, sowie auf Blumenau, die besten Aussichten auf weiteres Prosperiren. In *Rio Grande do Sul* entstanden in den Fünfzigerjahren mehrere, größtentheils durch Deutsche besiedelte Privatcolonien, so *Mundo Novo, Padre Eterno*, die später in Staatsverwaltung übergegangene Colonie *Maria de Soledade*, das blühende *San Lorenzo* auf der *Sierra de Taipes*, die von deutschen Kaufleuten gegründete Colonie *Teutonia* u. s. w. Aber weit mehr als diese Niederlassungen trugen zur Belebung der Auswanderung die Provinzialcolonien *Sta. Cruz, Nova Petropolis, Monte Alverne* und *São Angelo* bei, namentlich die erstgenannte, die heutzutage ein sehr reiches Municipium mit durchaus deutscher Communalverwaltung ist.

Auf diesen Colonien gab man an jeden über 18 Jahre alten Einwanderer je eine Landparcelle Urwaldbodens von 48,4 *ha* Fläche zum Preise von 600 Mark — etwa 300 Milreïs — auf fünfjährigen Credit, ein Preis, der auch von vielen Privatunternehmern adoptirt worden ist und zum Theile auch heute noch vorkommt; nebenbei aber zahlte die Provinzialregierung den Colonisten auch noch manche Subsidien und sorgte überhaupt für ihr Wohlergehen; ja als man den Nutzen vollauf erkannt hatte, den diese Ansiedelungen den Provinzen brachten, ging man sogar daran, die Einwanderung der fleißigen Deutschen in großem Maßstabe zu befördern. Im Jahre 1872 wurde mit der Gesellschaft Pinto und Holzweißig in Porto Allegre ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese Firma sich anheischig machte, 40 000 Deutsche in das Land zu bringen. Man behauptet, dass dieser Contract auf solider Basis abgefasst war, und dass er von außerordentlichem Segen für die Provinz hätte werden müssen.

Aber gegen diese Auswanderung *en masse* begannen nun die deutschen Regierungen ernstlich Front zu machen. Die Handhabe zu Verfügungen, welche nahezu Auswanderungsverboten gleichkamen, war schon mehr als ein Jahrzehnt zuvor durch Deutsche selbst geboten worden, die in Brasilien eingewandert waren. In der Provinz *San Paulo* nämlich waren zwischen brasilianischen Kaffeepflanzern und von ihnen verschriebenen Deutschen sogenannte *Parceria*-, d. h. Halbpachtverträge abgeschlossen worden, welche für die Arbeiter weitaus ungünstiger waren, als das ebenfalls auf dem Halbpachtsysteme beruhende norditalienische, bei uns wohlbekannte Colonensystem. Die Kaffeepflanzer gaben nämlich den Einwanderern sogenannte Vorschüsse für Überfahrt, Einrichtung und Unterhalt während der ersten Jahre des Aufenthaltes auf der Facienda, Vorschüsse, die noch dazu nach einem keineswegs niedrigen Satze zu verzinsen waren; der Arbeiter seinerseits war nun verpflichtet, die Kaffeebäume zu pflegen, die Ernte einzubringen und die Hälfte der Ernte an den Plantagenbesitzer abzugeben. Die andere Hälfte verblieb freilich sein Eigenthum, aber von dem Ertrage dieser Hälfte waren die sogenannten Vorschüsse sammt ihren Zinsen abzutragen. Ein freies Grundeigenthum, dieses Ziel und Traumbild aller Auswanderer, konnten also diese Leute erst erwerben, wenn es ihnen gelungen wäre, durch jahrelange, an Sclavenarbeit mahnende Mühe nicht nur ihre drückenden Schulden zu begleichen, sondern auch noch ein Ankaufscapital zu ersparen. Damit wären sie aber eben erst auf jenem Punkte angelangt gewesen, mit dem andere Einwanderer

ihre Laufbahn in der neuen Welt zu beginnen pflegen. Man kann sich nun leicht vorstellen, dass es die Grundbesitzer in der Hand hatten, ihre Arbeiter — zugleich ihre Schuldner — derart auszubeuten, »in nichtswürdiger Weise auszubeuten«, sagt Sellin mit Recht, dass die armen Halbsclaven nie aus dem Abhängigkeitsverhältnisse herauszukommen Aussicht hatten. Bei den Landesbehörden fanden diese Bedauernswürdigen keinen Schutz; *Carta canta* hieß es auch hier, und Fälle von Gefängnisstrafen als Folge der entstandenen Misshelligkeiten waren nichts Seltenes. Zu gleicher Zeit waren in der Provinz *Minas Geraes* zahlreiche deutsche Colonisten durch das Sumpffieber decimirt und von ihrer Coloniedirection im Stiche gelassen worden, so dass sie in die traurigsten Verhältnisse gerathen waren.

Der schweizerische Gesandte v. Tschudi war es, der sich der bedrängten Deutschen annahm. Er überzeugte sich persönlich von den herrschenden Misständen und nahm die Sache erfolgreich in die Hand, indem er die Bitte der deutschen Colonisten um Auflösung ihrer Pachtverträge auf das werkthätigste unterstützte und an die betheiligten Regierungen authentische Nachrichten über das Schicksal ihrer in Brasilien lebenden Landeskinder gelangen ließ. Die Folgen waren, wie schon angedeutet, Verfügungen, unter welchen sich namentlich die preußische Circularverordnung vom 3. November 1859 durch ihre Strenge auszeichnet; aber diese Verfügungen machten keinen Unterschied zwischen den einzelnen brasilianischen Provinzen, sondern richteten sich gegen die Auswanderung im allgemeinen. So kommt es, dass auch in *Rio Grande do Sul*, *Sta. Caterina* und *Paraná*, wo die Deutschen prosperirten, die weiteren Zuzüge nicht mehr jene großen Dimensionen annehmen konnten, die man dort im Interesse der Entwicklung der Cultur zu wünschen alle Ursache hatte.

Welche Wichtigkeit für Brasilien das zielbewusste Wirken der *Sociedade de Immigração* hat, wird am besten klar, wenn man sich — wie dies schon zum Theile aus den vorstehenden kurzen Ausführungen entnommen werden kann — darüber keinem Zweifel hingibt, dass die Regierung, in welcher ja nach den wechselnden Parteiverhältnissen die verschiedensten Strömungen abwechselnd die Oberhand erlangen, in Angelegenheiten der Colonisation von dem Vorwurfe eines gewissen Schwankens nicht freigesprochen werden kann. »Mit einer unbegreiflichen Wankelmüthigkeit hat die Regierung bisher auf diesem wichtigen Gebiete des öffentlichen Lebens operirt«, sagt Sellin; »bald alle Hebel in Bewegung gesetzt, um aus überseeischen Ländern Einwanderer zu erhalten, bald wieder die denselben in Aussicht gestellten Begünstigungen aufgehoben, auch ihre Colonisationsreglements beständigen Änderungen unterworfen, und — was noch schlimmer — sich häufig genug notorisch unfähiger Beamten und gewinnsüchtiger Personen zur Ausführung ihrer Colonisationspläne bedient.« Der vollständig missglückten Einwanderung der Deutschrussen im Jahre 1877 haben wir schon Erwähnung gethan; zehn Jahre früher hatte eine durch überreiche Staatsmittel unterstützte Einwanderung aus Nordamerika das Land mit geriebenen *Rowdies* überschwemmt, die sich als echte Vagabunden die gebotenen Subsidien gefallen ließen, aber auch die wenigen brauchbaren Elemente, die mit ihnen gekommen waren, von der Arbeit abzuhalten wussten.

In neuester Zeit hat die Regierung die besten Erfolge mit den italienischen Einwanderern zu verzeichnen. Diese Einwanderer erhalten zum Theile wohl recht ansehnliche Passagezuschüsse, kommen aber auch vielfach

Digitized by Google

gänzlich auf eigene Faust in das Land. Die italienischen Colonien finden sich in den Südprovinzen, aber auch in *Espirito Santo* vor. Der Staat hat für diese Colonien wohl sehr viel Geld ausgegeben, aber sie sollen sich ausnahmslos in blühendem Zustande befinden. Ob es von der Regierung klug war, infolge des prosperirenden Zustandes dieser Colonien die meisten derselben schon jetzt zu emancipiren, d. h. jegliche Staatszuschüsse an dieselben einzustellen, zu einer Zeit, da es an den erforderlichen Communicationen für den Productenabsatz noch so vielfach fehlt, wird erst in der Zukunft beurtheilt werden können.

Den Italiener lockt übrigens mitunter ein momentan erzielbarer höherer Gewinn von der landwirtschaftlichen Thätigkeit weg; gerade in der Provinz Paraná ist es geschehen, dass der Bau der Eisenbahn von Paranaguá nach Curityba einige junge italienische Colonien geradezu entvölkert hat. —

Wie schon erwähnt, lebt der größte Theil unserer als Colonisten in Brasilien befindlichen Landsleute in der Provinz Paraná, und zwar in unmittelbarer Nähe der Provinzhauptstadt Curityba. Dieses Agglomerat von österreichisch-polnischen Colonien, welche Fregattenkapitän Müldner zu besuchen die erwünschte Gelegenheit hatte, wird in Curityba oft mit dem Collectivnamen „*Nova Polonia*“ bezeichnet.

Die einzelnen Colonien sind die folgenden:

Angelina, 1868 gegründet, wird von Deutschen, Schweizern und Polen bewohnt, die sich auf 33 Colonieplätze vertheilen.

Pilarzinho, 1870 gegründet, wird von 360 Deutschen, Niederländern und Polen bewohnt; die Colonie zählt 90 Grundstücke.

São Venacio, 1873 gegründet, von 135 Polen bewohnt, zählt 31 Grundstücke.

Santa Candida, 1875 gegründet, von 300 Polen und Franzosen bewohnt, zählt 64 Grundstücke.

São Ignacio, 1876 gegründet, von 352 Polen bewohnt, 70 Grundstücke.

São Augusto, 1876 gegründet, von 164 Polen bewohnt, 36 Grundstücke.

São Pedro Riviere, 1876 gegründet, von 532 Polen bewohnt, 121 Grundstücke.

Lamenha, 1876 gegründet, von 718 Polen bewohnt, 139 Grundstücke.

Orleans, 1876 gegründet, von 290 Polen bewohnt, 65 Grundstücke.

Thomas Coelho, 1876 gegründet, von 1280 Polen bewohnt, 270 Grundstücke.

Alfredo Chaves, 1878 gegründet, von 160 Polen bewohnt, 40 Grundstücke.

Abranches, 1873 gegründet, von 323 Polen bewohnt, 67 Grundstücke.

Die Summe, welche die Regierung für die Gründung der letztgenannten zehn Colonien ausgegeben haben soll, wird mit 872 040 Mark, also etwa halb so viel Milreïs angegeben.

Ein großer Percentsatz Österreicher findet sich auch auf der etwas entfernter von Curityba befindlichen, 1875 angelegten Privatcolonie Neurömerstadt, die dem Herrn Josef Wolf in Curityba gehört. Eine Tagreise weit von Curityba findet man *Ponta Grossa*, die Ansiedlung, welche durch die Misserfolge der Deutschrussen zu einer traurigen Berühmtheit in Europa gelangt ist, nachdem sie dem brasilianischen Schatze, wie es heißt, über fünf Millionen Milreïs, alles in allem gerechnet, gekostet hatte. —

Auf der Rundreise durch *Nova Polonia* war Fregattenkapitän Müldner auf das Allerangenehmste berührt von der überall hervortretenden musterhaften Reinlichkeit und Ordnung; der Augenschein belehrte den Schiffscommandanten, dass man im Lobe seiner engsten Landsleute nicht etwa nur aus Höflichkeit sich hatte gehen lassen.

Fregattenkapitän Müldner versäumte nicht, mit den Ansiedlern in ihrer Muttersprache in näheren Verkehr zu treten; aus ihren Gesprächen war eine wohlthuende Zufriedenheit mit ihrem bescheidenen Schicksale zu entnehmen; sichtlich freuten sie sich, dass der in so hoher Begleitung sie besuchende *Pañe* ein wahrhaftiger und leibhaftiger Landsmann war, der sich nach ihren Verhältnissen und ihrem Befinden so theilnahmsvoll erkundigte.

Unsere Landsleute in Südbrasilien haben zumeist das dortige Staatsbürgerrecht nicht erworben; Fregattenkapitän Müldner bemerkt aber, dass diese Unterlassung oder Hinausschiebung der Naturalisation nicht etwa mit der Absicht seitens der Colonisten in Verbindung gebracht werden darf, die alte Heimat wieder aufzusuchen. Die Leute haben ausgiebigen Grundbesitz, Haus und Hof erworben, und sind wohl auf immer als für Österreich verloren zu betrachten. Vortheile, die das alte Vaterland von diesen in der Fremde weilenden Angehörigen haben könnte, beruhen höchstens darauf, dass sie ihre Nationalität und die heimischen Sitten und Gebräuche mit sehr bemerkenswerter Zähigkeit bewahren, und daher ihre Bedürfnisse gerne aus der Heimat decken, soweit dies eben möglich ist. Geldsendungen nach der Heimat kommen nicht allzu häufig vor; geschieht es, so wird meistens die Vermittlung deutscher Kaufleute in Anspruch genommen. Verlassenschaften bringen wenig oder keine Werte nach der alten Heimat; die Leute besitzen erstens nicht viel mobiles Gut oder Geld und Geldeswert, und zweitens sind die Verlassenschaftsabhandlungen eine theuere Sache, der man gerne aus dem Wege geht, da sie die bescheidenen Erbschaftsmassen meistens gänzlich aufzehren. —

Im allgemeinen fand sich Fregattenkapitän Müldner über das in *Nova Polonia* Gesehene sehr befriedigt, und nahm den Eindruck mit, dass die in der Provinz Paraná lebenden österreichischen Landsleute bei dem erleuchteten, edeldenkenden, in seinen ebenso patriotischen als humanen Zielen gänzlich aufgehenden Präsidenten D'Escargnolle sehr gut aufgehoben sind. Gleichwohl glaubte Fregattenkapitän Müldner der k. k. Regierung die Errichtung eines Honorarconsulates in Curityba anempfehlen zu sollen, welches eine Dependenz für die maritimen Angelegenheiten in Paranaguá anfzustellen hätte. —

Der angenehmsten Eindrücke voll, kehrte Fregattenkapitän Müldner von Curityba an Bord seines ALBATROS zurück; wir wollen seinem Beispiele folgen und uns wieder zum ALBATROS wenden, für den Desterro auf der Insel Sta. Catarina, die Hauptstadt der an Paraná südlich angrenzenden Provinz Sta. Catarina, das nächste Reiseziel bildete.

Am 12. Jänner verließ ALBATROS, wie schon oben erwähnt, den Ankerplatz von Paranaguá. Um 11 Uhr vormittags wurde unter Führung eines Locallotsen in Bewegung gesetzt, die Fahrt aber zunächst nur bis dwars von Bixo auf der Insel *Do Mel* fortgesetzt; hier wurde vor Anker gegangen, da das Hochwasser seinen vollen Stand noch nicht erreicht hatte und deshalb wegen der auf der Barro herrschenden hohlen See ein Passiren

derselben nicht räthlich erschien. Eine Viertelstunde nach 2 Uhr nachmittags wurde die Fahrt fortgesetzt, der Weg durch den Südcanal genommen und um 4 Uhr die Barre passirt, woranf der Locallotse ausgeschifft wurde. Bis 5^h 20^m wurde die Fahrt noch nnter Dampf fortgesetzt, hierauf die Maschine abgestellt, der Propeller gehisst und Segel beigesetzt.

Bei leichtbewegter See nnd frischer ostnordöstlicher Brise legte man das Schiff scharf an den Wind mit Backbordhalsen und steuerte bis 7 Uhr im Curse SO z. S, worauf in den Cnrs Süd abgefallen wurde; als in den Morgenstunden des 13. die Küste bei *João Diaz* steuerbord anf etwa 30 Meilen gesichtet worden war, wurde der Curs SSW gegen *Arvoredo* genommen.

Im Lanfe des Vormittags kam die ganze Küste bis *Arvoredo* und *Decerta* in Sicht; nm 2 Uhr nachmittags passirte man zwischen *Penedos San Pedro* und *Arvoredo,* worauf gegen Sta. Catarina abgehalten werden konnte.

Bei der bisher znrückgelegten Wegstrecke war die nnzweifelhafte Bemerknng gemacht worden, dass die einzelnen Küstenpunkte auf der Segelkarte durchaus nicht mit der erforderlichen Genanigkeit verzeichnet waren; der Schiffscommandant beschloss demnach, die geringe restliche Wegstrecke bis zum Ankerplatze trotz des günstigen Windes unter Dampf zurückzulegen, nm besser in der Lage zu sein, die Schiffsposition häufig dnrch den Gebranch des Lothes verificiren lassen zu können.

Mit reducirter Maschinenkraft fahrend, erreichte ALBATROS um 5^h 30^m den Ankerplatz, wo das Schiff in 4 Faden Tiefe mit zwei Ankern vertaüt wurde.

Die vielfachen Abweichungen der vorhandenen hydrographischen Behelfe von den thatsächlichen Verhältnissen der Küstenstrecke zwischen Paranagná nnd Sta. Catarina, einschließlich dieser Hafenorte selbst, veranlassten den Schiffscommandanten zu einer eingehenden Berichterstattung hierüber. Diese wertvollen Daten, von welchen einige der allerwichtigsten auch im vorliegenden Abschnitte Anfnahme gefunden haben, wurden vom k. k. hydrographischen Amte in dessen fachlichen Publicationen der Öffentlichkeit zugeführt.

9. Desterro auf Sta. Catarina.

Nahezu in der Mitte der Küstenlinie, welche die 74 156 km^2 bedeckende Provinz Sta. Catarina gegen den Ocean begrenzt, liegt die 55 *km* lange und bis 18 *km* breite Insel Sta. Catarina in unmittelbarer Nähe dem Festlande vor; diese Insel ist es, die der Provinz den Namen gibt. Auf ihrer dem Festlande zugewendeten Seite, an einem Punkte, der sich bis auf weniger als 400 *m* der Festlandsküste nähert, liegt die Hauptstadt der Provinz, kurzweg Desterro genannt, aber mit ihrem vollen Namen „die Stadt unserer lieben Frau der Wildnis“ (*La Cidade de Nossa Senhora do Desterro*) recht ausführlich bezeichnend, dass es eine Wildnis war, in welcher die ersten Ansiedler sich hier niederließen — wenn auch gewiss eine reizvolle Wildnis. — Der Anblick der hohen, waldigen, von reichster Vegetation bedeckten Insel Sta. Catarina, namentlich von der See aus, gehört zu den schönsten Panoramen des an Naturreizen so reichen Landes.

Die Geschichte der Ansiedlung auf Sta. Catarina, der jetzigen Provinzhauptstadt Desterro, kann erst von dem Jahre 1720 datirt werden, zu welcher Zeit König João V. Einwanderer von den Azoren und von Madeira dort ansiedelte, und die neue Ansiedlung auch sofort mit militärischem Schutze versah; die Bewohner einer weit früher (1654) von Francisco Dias Velho, Lehnsmann Königs João IV. gegründeten Ansiedlung, waren sämmtlich von Corsaren erschlagen worden, und eine neue Niederlassung hatte man bis zu dem angegebenen Zeitpunkte nicht mehr zu gründen versucht. In den Jahren 1762 und 1777 wurde die Insel von den Spaniern unter Ceballos erobert, aber in dem Vertrage von Ildenfonso fiel sie endgiltig an Portugal zurück. Die Provinz, welche in der ersten Zeit nach ihrer Gründung von der Generalcapitanie Rio abhängig war, erlebte 1807 den Schmerz, der Botmäßigkeit der Provinz Rio Grande do Sul untergestellt zu werden, welche vielfach Theile in sich begriff, die ursprünglich zum Gebiete von Sta. Catarina gehört hatten. Erst seit 1821 ist Sta. Catarina eine selbständige Provinz des Reiches. Der eben erwähnten, nie vergessenen Kränkung ist es vielleicht zuzuschreiben, dass als während des Bürgerkrieges in Rio Grande do Sul die Aufständischen — *Farapos* — unter Cannabarro im Jahre 1839 in das Gebiet der Provinz Sta. Catarina eindrangen, und den Oceanhafen Laguna an der südlichen Seegrenze besetzten, die dortigen Einwohner sich ihnen feindlich zeigten und den kaiserlichen Truppen halfen, die Aufständischen zu vertreiben.

Seit diesem Einfalle ist die Rnhe in der Provinz Sta. Catarina nicht wieder gestört worden, und auf dem Wege friedlicher Arbeit, namentlich durch die Colonisation gefördert, hat sich die Provinz langsam zwar, aber stetig weiter entwickelt.

Wir haben schon im früheren Abschnitte der Colonisation näher gedacht; hier seien nnr die Namen der wichtigsten, in der Provinz Sta. Catarina existirenden Colonien genannt, anf welchen anch hie und da eine Anzahl nnserer Landslente eine zweite Heimat gefunden haben, obwohl sie hier nirgends so compact und in großer Zahl vorkommen, wie in der Provinz Paraná. Es sind dies: Sta. Izabel, die älteste Colonie in der Provinz, dann Blumenau, Donna Francisca, Theresiopolis, Angelina, Sta. Teresa, Azambuja, Brusque, Itajahy, Principe Dom Pedro nnd Luiz Alves. Die Zahl dor Colonisten deutscher Zunge auf diesen Niederlassnngen wird mit etwa 40 000 angegeben. Nächst den Dentschen sind die Italiener in größter Zahl vertreten.

Die Bevölkernngsznnahme in der Provinz betreffend, ergab der Census von 1872 159 802, jener von 1883 201 043 Einwohner, woraus auf eine Zunahme der Prosperität dieses Theiles der brasilianischen Monarchie immerhin geschlossen werden darf.

Sowie die Nachbarprovinz Paranaguá ist Sta. Catarina ebenfalls noch nicht imstande, dnrch die Überschüsse der Prodnction nnd dnrch Deckung weitergehender Bedürfnisse der Bewohner eine nennenswerte Rolle im Welthandel zu spielen; die Prodnction in den fruchtbaren, gesunden und schönen Hochländern der Provinz, wird durch fortgesetzte Colonisation zunehmen; die Bedürfnisse der Bewohner werden mit der zunehmenden Kanfkraft größere werden; aber bis dahin wird anch dafür gesorgt sein müssen, dass den Productionsgebieten am Festlande Verbindungen an die verkehrsvermittelnde See, und namentlich nach dem central gelegenen Sta. Catarina eröffnet werden, ähnlich wie in der nördlicheu Nachbarprovinz der Anfang hiezn dnrch die Eisenbahn Curityba-Paranaguá bereits gemacht ist.

Die beiden anderen nennenswerten Häfen der Provinz Sta. Catarina, São Francisco im äußersten Norden, und Laguna in dem südlichen Theile der Seegrenze, liegen zn excentrisch, um die erste Rolle für die Zukunft zu beanspruchen; außerdem haben sie sehr nngünstige nautische Verhältnisse, während der Canal von Sta. Catarina einen sicheren Hafenplatz darbietet, welchem nur in der Gegenwart noch bedeutende Unbequemlichkeiten eigen sind, die aber in zukünftigen besseren, d. h. capitalskräftigeren Zeiten dnrch menschliche Kunst beseitigbar sein werden.

In diesem Sinne kann dem jetzt noch herzlich nnbedeutenden Desterro eine Znknnft zugesprochen werden.

Wenn wir einen Blick auf die Productionsverhältnisse der Provinz werfen, so finden wir, dass der Landbau anch hier die Hanptbeschäftignng der Bevölkerung bildet, nnd dies für die Art der Production maßgebend ist. Im schmalen Küstengebiete wird der Landban vielfach noch in jeuer Weise der primitiven Urbarmachung des Waldbodens betrieben, welche in Brasilien mit dem Namen der *Roça*-Wirtschaft bezeichnet wird.

Von dieser — auf die Dauer allerdiugs unrationellen, aber im Anfange ganz erstaunliche Resultate ergebenden — Art der Bodenbebauung vermittelt nns A. W. Sellin die nachfolgende anschauliche Schildernng.

Die Art nnd Weise, in welcher man den Urwald in frnchttragendes Land verwandelt, ist in allen Provinzen des Reiches dieselbe. Bei Beginu

Digitized by Google

des Frühjahres, also in den Monaten September und October, werden die Lianen — (*Cipós*) — das Rohr — (*Taquará*) — und das Unterholz mittels der langen *Façoes* genannten Faschinenmesser, und mit Buschsicheln — *Fouces* — niedergeschlagen, so dass die Luft in das Innere des Waldes freien Zutritt erlangt, worauf die gefällten Pflanzen bald den Zustand einer vollständigen Trockenheit erreichen. Nun geht man daran, die mächtigen Baumstämme mit der Axt zu fällen. Diese Arbeit ist mit mancherlei Gefahr verbunden; häufig sind die Wipfel der Bäume noch durch Lianen verbunden, und die von diesen Schlingpflanzen ausgeübten Widerstände geben dem riesigen Stamme oft eine gänzlich andere Fallrichtung, als man beabsichtigt hatte; da kann es geschehen, dass auch andere Urwaldsriesen mitgerissen werden, und schon mancher schwere Unglücksfall ist bei dieser Arbeit zu beklagen gewesen.

Die Stämme werden etwa 2—3′ über dem Boden gefällt; um bei der nun folgenden Operation die wertvollen von diesen Stämmen repräsentirten Bauhölzer zu schützen, befreit man sie von den Ästen und bedeckt sie mit einer dicken Schichte Erde. Nachdem nun durch etwa vier Wochen der bloßgelegte Landstrich, die sogenannte *Roça*, ausgetrocknet hat, wird an mehreren Stellen zugleich, und zwar an einem wolkenfreien Tage, Feuer angelegt. Meistens hat dasselbe im Verlaufe von wenigen Stunden seinen Dienst gethan; eine glühende Asche bedeckt dann die Fläche, welche noch vor kurzer Zeit in üppiger Vegetation prangte, und nur einige verkohlte Baumstümpfe ragen aus derselben hervor. Das Brennen der *Roça* ist ein wichtiges Ereignis im Leben des Ansiedlers oder Pflanzers; vom Verlaufe dieser Operation hängt es nämlich vorzugsweise ab, ob die Arbeit des Pflanzers und die spätere Bestellung des Bodens eine leichte und gewinnbringende, oder eine schwere und weniger lohnende Sache sein wird. Der letztere Fall wird immer eintreten, wenn das Trocknen der *Roça* durch mehr oder weniger Regengüsse unterbrochen wird; denn bei der außerordentlichen Vegetationskraft des Bodens geschieht es dann, dass binnen wenigen Wochen unterhalb des Gehauenen neue Pflanzen hervorwuchern, welche den weiteren Trocknungsprocess und damit auch den Erfolg des Brennens beeinträchtigen; dann ist der aufsteigende Rauch dunkel, und die Flamme will nicht recht zum Durchbruche kommen, während bei einer gut getrockneten *Roça* die Lohe unter lautem Geprassel emporschlägt und mächtige weiße Rauchwolken zum Firmament emporsendet. Wenn man auf den deutschen Colonien Südbrasiliens an einem Tage des *Roça*-Brennens von einem Berggipfel aus dieser Operation zusieht, so erhält man durch die Feuersäulen, die in meilenweiter Runde emporsteigen, einen seltsamen Anblick. Die gewohnte Bläue des Firmamentes verschwindet allmählich und ein gelblicher Nebel, den kaum die Strahlen der Sonne zu durchdringen vermögen, lagert sich über die grünen Wipfel des Urwaldes, und nachts sieht man dann die noch glühenden Stämme weithin leuchten. Nur sehr selten geschieht es, dass der die *Roça* umgebende Wald mit entzündet wird, da er zu feucht und saftig ist, um Feuer fangen zu können. Es geschieht dieses nur zuweilen, wenn ungewöhnliche Dürren vorhergegangen sind.

Man kann nicht sagen, dass die Arbeit des *Roça*-Brennens eine leichte ist; wenn sie aber richtig und unter nur einigermaßen günstigen Umständen vorgenommen worden ist, so liefert sie in den meisten Fällen ganz überraschende Resultate. Wer es niemals selbst gesehen hat, wie schnell sich die auf der verkohlten Fläche ausgesäeten Mais- oder Kürbiskerne zu wuchernden Pflanzen entwickeln, der kann sich von der Fruchtbarkeit des amerikanischen

Urwaldbodens keinen Begriff machen. Es sind Fälle bekannt, dass *Roças* ohne Unterbrechung oder Düngung 20—30 Jahre nacheinander bepflanzt wurden und noch immer keine Spur von Erschöpfung des Bodens zeigten. Allgemeine Regel ist dies allerdings nicht; man bepflanzt eine *Roça* meistens nur 3—12 Jahre hintereinander, während welcher Zeit man auch zugleich Sorge trägt, die Fläche von den Resten der Waldvegetation zu befreien, und hierauf lässt man die *Roça* als Brache liegen. Nun aber erzeugt sich auf der *Roça* in ganz erstaunlich kurzer Zeit ein neuer Waldwuchs, die sogenannte *Capoeira*, und wunderbarerweise besteht diese Vegetation aus ganz anderen Pflanzenformen als jene es waren, die den Boden ursprünglich bedeckt hatten. Nach wenigen Jahren hat dieser neue Waldwuchs eine so ansehnliche Höhe und Mächtigkeit erreicht, dass man wieder daran schreiten kann, die Bestände zu fällen und mit deren Asche den Boden wie das erstemal zu düngen. Dieses Verfahren kann so lange fortgesetzt werden, bis es sich zeigt, dass der Boden die Fähigkeit verloren hat, eine kräftige *Capoeira* zu erzeugen, indem er nur dürftiges Gestrüpp, Unkraut und Gras hervorbringt. Solches Land wird dann entweder vollständig unbenützt gelassen oder, wenn thunlich, zur Viehweide benützt. In der gleichen zerstörenden Weise wird dann eben weiter in den Urwald vorgedrungen.

Nur in der Nähe der Städte, überhaupt dort, wo der Boden anfängt schon etwas theuerer zu werden, zeigen sich die ersten Anfänge des Überganges von der Raubwirtschaft zu einem intensiveren Wirtschaftbetriebe.

Dieses letztere ist nun besonders auf der Colonie Francisca, woselbst die Parcellen schon anfänglich ziemlich klein vergeben worden sind, der Fall; auch von Blumenau wird schon ein rationelleres Wirtschaftssystem berichtet. Aber fort und fort müssen im Küstengebiete die ungeheueren Bestände an wertvollen Hölzern, wie *Jacadara*, *Cedro*, *Sassafras*, *Angico*, *Louro* u. s. w. den Stätten künftigen Ackerbaues weichen, und dasselbe Schicksal werden in näherer oder fernerer Zeit die im Hochlande befindlichen Araucarienwaldungen theilen müssen, deren Holzbestände gegenwärtig unermessliche — aber auch unzugängliche — Reichthümer darstellen.

Auf den Colonien bilden Mais, Bohnen, Manjoca und andere Knollenfrüchte, wie die *Maranta Arundinacea*, aus welcher das bekannte Arrow-Root gewonnen wird, *Bataten*, *Inhames*, *Mangarito*, *Scarà* u. s. w. die wichtigsten Producte. In den höher situirten Colonien, wie São Bento, welches letztere zum Nucleus von Donna Francisca gehört, gedeihen aber auch die eigentlichen Cerealien des gemäßigten Klimas, wie Roggen, ganz vorzüglich. Auch Zuckerrohr, Kaffee und Tabak werden, und zwar mit recht gutem Erfolge cultivirt; aber es wäre vielleicht wirtschaftlich richtiger, sich ausschließlich auf die früher genannten Producte zu beschränken, für welche die Nordprovinzen des eigenen Landes stets einen guten Markt abgeben und der Natur der Dinge nach auch in Zukunft abgeben werden, während die sogenannten Colonialproducte, die eines tropischen Klimas bedürfen, sich dort stets die erste Stelle behaupten werden.

Im Hochlande, soweit dasselbe überhaupt bewohnt und cultivirt ist, wird auch Viehzucht getrieben; es gibt da Estancien, die ihre Ausdehnung nach vielen Quadratmeilen berechnen; manche derselben sollen 30 000 — 40 000 Stück Vieh auf den Weiden haben. Doch ist dort für Verbesserung der Race nichts geschehen; im allgemeinen muss man sogar die dort gezüchteten Rinder, Pferde und Maulthiere als degenerirt bezeichnen. Die schönsten Haus-

thiere findet man unstreitig auf den deutschen Colonien; dort wird auch die von den eingeborenen Brasilianern gänzlich vernachlässigte Schweinezucht betrieben. Dazu trägt bei, dass die von den Märkten entfernt wohnenden und nicht über die genügenden Communicationswege verfügenden Colonisten in der Schweinezucht eine Gelegenheit zu vorzüglicher Verwertung der von ihnen gebauten Cerealien finden.

Unter den Producten der Provinz Sta. Catarina ist möglicherweise eine große Zukunft jenem bergmännischen Producte vorbehalten, das die Thätigkeit unseres Zeitalters in einer vielleicht mehr als für entfernte Geschlechter wünschenswerten Weise beherrscht, nämlich der Steinkohle. Im Süden der Provinz, an dem Flusse Tubarão, sind nämlich vor wenigen Jahren abbaufähige, wenn auch stark schwefelhältige Kohlenlager entdeckt worden. Die Mächtigkeit der Flötze soll 3 *m* betragen; in dem an Steinkohlen so außerordentlich armen Lande ist dieser Fund von großer Bedeutung; eine englische Gesellschaft hat sich in den Besitz der betreffenden Landstrecken gesetzt, und legt eine Eisenbahn nach den künftigen Kohlendistricten von dem Hafen Laguna aus an.

Die industriellen Beschäftigungen, welche mit dem Landbau in Verbindung stehen, begreifen in Sta. Catarina die Herstellung von Manjocamehl, Arrow-Root, Maté, Orangewein und Brantwein. Andere industrielle Thätigkeiten gibt es hier beinahe gar nicht. Die kleingewerbliche, meist von Deutschen betriebene Thätigkeit ist zwar keine sehr umfassende und entwickelte, aber sie deckt eben die vorhandenen bescheidenen Bedürfnisse; der Großhandel hat seinen Sitz in der Provinzhauptstadt Desterro; auch dieser Zweig der Thätigkeit, sowie der Kleinhandel in den bewohnteren Theilen der Provinz wird zumeist von Deutschen ausgeübt.

Die Ausfuhr, welche sich auf Maté, Bretter und Bohlen, Manjocamehl, *Cachassa* (Zuckerrohrbrantwein) und nur auf wenig Cerealien beschränkt, nimmt ihren Weg zum größten Theile nach den La Plata-Ländern. Die Einfuhr hingegen, welche so ziemlich alle Industrieartikel umfasst, wird von Rio aus gedeckt. Fregattenkapitän Müldner hat sich sowohl in Paranaguá, Antonina und Curityba, als auch wieder hier in Desterro durch den Augenschein und eingeholte Informationen überzeugt, dass gar manche unserer Erzeugnisse — zwar meist als deutsche Erzeugnisse angesehen und als solche bekannt — ihren Weg auch in diese abgelegenen und bedürfnisloseren Theile des brasilianischen Reiches finden; in gewohnter Gewissenhaftigkeit hat er auch nicht versäumt, ein Verzeichnis dieser Waren und ihrer Ursprungsprovenienz zusammenzustellen und einzusenden. Wir glauben aber davon absehen zu können, diese uns vorliegende Liste hier wiederzugeben; denn es würde uns dies zu abermaligen Wiederholungen zwingen, die wir im Interesse unserer Leser gerne vermeiden möchten und zugleich glauben wir, dass auch den betheiligten Industrie- oder Exportfirmen diese Angaben deshalb von keinem erheblichen Nutzen sein könnten, weil für diese Firmen, infolge der wie erwähnt bestehenden Abhängigkeit der Provinzen Paraná und Sta. Catarina von der Reichshaupt- und größten Handelsstadt rücksichtlich aller Einfuhrsartikel, sich das Resultat ergibt, dass zwar Rio ein wünschenswertes Ziel unseres vergrößerungsfähigen Absatzes ist, Paranaguá, Antonina, Curityba und Desterro aber ein solches noch auf sehr lange Zeit hinaus nicht direct, sondern nur mittelbar zu sein vermögen werden.

Indem wir uns jetzt der Hauptstadt der Provinz, Desterro, zuwenden, wollen wir auch hier vorerst etwas ausführlicher als gewöhnlich der nautischen Verhältnisse des zu dieser Stadt führenden Canales Sta. Catarina Erwähnung thun, da auch hier vom Schiffscommandanten des ALBATROS einige wesentliche Unrichtigkeiten der in Gebrauch stehenden Karten bemerkt und deren Rectificationen veranlasst worden sind.

Der zwischen dem Festlande und der Insel Sta. Catarina verlaufende Canal gleichen Namens hat eine Länge von 25 Meilen; seine engste Stelle, durch einen Landvorsprung der Insel gebildet, an dessen Ende die Stadt Desterro erbaut ist, beträgt an 3 Kabel.

Die Nordeinfahrt des Canales erreicht zwischen der *Rapo*-Spitze auf der Insel und *Trienta Treis* auf dem Festlande eine Breite von 6 Seemeilen; bis zur Insel Anhatomirim in südwestlicher Richtung verlaufend, verengt sich der Canal hier auf 1,5 M., bildet dann ein etwa 9 Meilen langes, an seiner weitesten Stelle 6 Meilen weites Becken, welches bei Desterro sein Ende findet. Von da an weiter nach Süden verläuft der Canal in der Richtung nordsüdlich in einer Länge von 14 Meilen, bei einer durchschnittlichen Breite von 3 Meilen, bis er sich gegen Süden wieder so bedeutend verengt, dass die südliche Einfahrt nicht die Breite einer vollen Seemeile hat.

Für das Anlaufen der nördlichen Einfahrt des Canales ist durch die Insel Avoredo, die sich bis 950′ über den Meeresspiegel erhebt und auf eine weite Entfernung gesehen werden kann, ein leicht kenntliches und gutes Object gegeben. Die beiden in gleicher Breite mit Avoredo gelegenen, beiläufig 2000′ hohen Berge *Monte Gauchos* und *Lobos* sind wegen ihrer nur wenig markanten Formen nur bei sehr klarem Wetter als Orientirungspunkte benützbar.

Beim Näherkommen findet man nebst dem Leuchtthurme der Insel Avoredo, an der *Ilha do Anhatomirim*, *Pedra de Galle*, *Deserto* und *Peneda San Pedro* vorzügliche Peilungsobjecte.

In der Nordeinfahrt des Canals von Sta. Catarina sind als gute Orientirungspunkte der Leuchtthurm und die Insel Anhotomirim, Pta. Rapo, Ilha Francez, die Kirche von San Francisco und das Steinfort von San José leicht kenntlich.

Bei Nacht stehen zur Orientirung nur die Leuchtfeuer von Avoredo — 295′ hoch und 24 Meilen sichtbar — dann das auf 14 Meilen sichtbare Feuer von Anhotomirim zugebote. Ohne die Hilfe dieses Leuchtfeuers wäre das Anlaufen zur Nachtzeit nur bei sehr mondhellen Nächten und auch da nur bis zu jener Stelle anzurathen, welche dem auf der englischen Admiralitätskarte Nr. 544 angegebenen Ankerplatze bei Anhotomirim entspricht.

Die im Canale vorherrschenden Winde sind für den Monat Jänner NO bis Nord und erreichen daselbst in den Nachmittagsstunden eine Stärke bis 5.

Die Strömungen sind von den Winden und den Gezeiten abhängig; es wurden während des Aufenthaltes des ALBATROS südliche Strömungen in der Stärke 0,9 und nördliche Strömungen in einer Stärke von 0,4 Meilen beobachtet. Die ersteren sind Ebbeströmungen; sie überwiegen die nur bei Windstillen oder flauen Brisen durchgreifenden, nach Norden setzenden Flutströmungen.

Die Niveaudifferenzen zwischen Ebbe und Flut betragen 1—1,5 Faden. —

Nur solche kleine Fahrzeuge, welche weniger als 3 *m* tauchen, finden im eigentlichen Hafen von Desterro einen für sie geeigneten Ankerplatz; solche Schiffe können auf den beiden, im Norden und Süden von Desterro befindlichen, eine halbe Meile von der Stadt entfernten Ankerplätzen zu Anker gehen. Schiffe bis zu 5 *m* Tauchung finden mehrere Ankerplätze im Canale, aber diese sind schon in einer für den Verkehr sehr lästigen Entfernung von der Stadt gelegen. Der beste solche Ankerplatz, welchen auch Kanonenboot ALBATROS einnahm, liegt 7,5 Seemeilen im Norden der Stadt; dieser Ankerplatz ist weder auf der Karte noch in dem gebräuchlichen Segelhandbuche angegeben, und wir lassen deshalb hier seine genaue Position folgen.

Er liegt unter den Peilungen: Fort *Raton Grande*, W z. S $^3/_4$ S; Nordende von *Raton Pequenho*, SW z. S $^5/_8$ S; *Ilhota Point*, SO z. S $^1/_4$ S.

Dieser Ankerplatz liegt zwischen *Raton Grande* und *Pta. Samboqui*. Er ist namentlich wegen seines verlässlichen schlammigen Grundes sehr empfehlenswert; auch ist man hier gegen die lästige, bei den Nordwinden in den Canal setzende See gut geschützt. Am besten vertaüt man sich mit zwei gegen Nord und Süd geworfenen Ankern und Warrel.

Die Communication zwischen dem Schiffe und der Stadt ist infolge der großen Entfernung, dann namentlich bei der Rückfahrt an Bord auch noch durch den meist entgegengesetzten Wind, die See und den Strom eine äußerst beschwerliche und zeitraubende.

Zum persönlichen Verkehre mit der Stadt wählt man deshalb auch meistens lieber den Weg über Land; aber längs des ganzen Strandes der Insel gibt es nur auf 3,5 Kabel nördlich der *Pta. Ilhota* einen Anlegeplatz für Boote unter 1 *m* Tauchung; an allen anderen Stellen ist man gezwungen, entweder zum Anlegen eine felsige Partie des Ufers aufzusuchen oder das Boot auf den sandigen Strand aufrennen zu lassen. Auf der Insel *Raton Grande* sind zwei Anlegeplätze vorhanden; der eine auf der Ostseite der Insel, wo bei Ebbe 1,5 *m* Wasser gefunden wird; der andere auf der NW-Seite unterhalb des Forts, wo aber nur bei Flut genügend Wasser für gewöhnliche Schiffsboote zu finden ist.

In Desterro selbst ist es mit den Anlegeplätzen auch nicht eben glänzend bestellt. Dämme und Quais sind längs des sandigen Ufers keine vorhanden; ein Holzmolo mit 2 *m* Wassertiefe an seinem Kopfende muss dem Bedürfnisse Genüge leisten.

Von Flüssen, die auf der Insel Sta. Catarina ihren Lauf haben, ist nur der gegenüber der Insel Raton mündende *Rio Raton* erwähnenswert; die Bodenbeschaffenheit der Insel ist der Bildung ansehnlicherer Wasserläufe nicht günstig, und es gibt nur Wildbäche, die in der Regenzeit stark anschwellen, in der trockenen Jahreszeit aber nur in ihrem ganz unbedeutenden Unterlaufe überhaupt bemerklich sind; auch der Raton kann nur mit Canoes befahren werden.

Die Stadt Desterro hat eine Einwohnerschaft von 10 000 bis 12 000 Seelen; sie ist auf dem hügeligen Terrain der schon eingangs erwähnten, so nahe an den Continent reichenden Landzunge der Insel Sta. Catarina erbaut. Trotz der Unebenheit des Terrains entbehrt die Stadt nicht einer gewissen Regelmäßigkeit; die Straßen sind breit und der größte Theil derselben ist rechtwinklig angeordnet. Sowohl die Straßen als die beiden größeren Plätze, deren einer direct an der See liegt, entbehren zwar

Digitized by Google

der Pflasterung, aber die Stadt erscheint ziemlich rein gehalten nnd macht überhaupt einen frenndlichen Eindruck. Bemerkenswerte Banten, soweit die Architektonik derselben in Betracht kommt, hat Desterro keine aufznweisen; anf dem an die See grenzenden Hauptplatze befinden sich die meisten der zu öffentlichen Zwecken dienenden Gebäude, so das Gonvernement, eine Kaserne, ein Gefangenhaus, das Telegraphen- nnd Seesanitätsamt, endlich die alte Kirche der N. S. de Desterro.

Es trägt sehr znm frenndlichen Bilde bei, welches man von der Stadt in sich anfnimmt, dass man in derselben von allen etwas erhöhten Punkten aus nach zwei Seiten hin den Anblick auf das prachtvoll gefärbte Meer, dann landwärts den Blick anf die Festlandsküste mit ihren hohen Bergen und der überreichen Vegetation genießt; endlich in der nächsten Umgebnng überall schöne, mit den üppigsten Tropenpflanzen bebaute Gärten — *Chacaras* — vor sich hat. —

Als Provinzialhauptstadt ist Desterro Sitz des Präsidenten und der Provinzialregierung; als militärische Ortsbehörde functionirt dort der Commandant des daselbst stationirenden Garnisonsbataillons. Dem Hafenamte steht ein Officier der brasilianischen Kriegsmarine in der Charge eines Linienschiffsfähnrichs vor. Die hafensanitätlichen Agenden fallen einem Civilarzte zu, der hiefür die Taxen einznnehmen berechtigt ist.

In Desterro sind Consnlate von Dentschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, England, Spanien, Italien, Holland, Portngal, Schweiz und Schweden-Norwegen installirt; nnsere Monarchie hat hier keinen Vertreter; im Bedarfsfalle wenden sich Angehörige derselben an den deutschen Consularfunctionär. Angesichts der geringen Schiffahrtsbewegung von Desterro und infolge des Umstandes, dass die in der Provinz lebenden Colonisten nie nach Desterro kommen, ist der letztgedachte Fall wohl erst sehr selten vorgekommen. Directe Handelsinteressen gibt es für nnsere Monarchie hier wohl auch nicht zn vertreten, und Fregattenkapitän Müldner konnte nach gewonnener Einsicht in die maßgebenden Verhältnisse sich der heimischen Regierung gegenüber mit Bestimmtheit dahin ansspréchen, dass die Errichtung eines Honorarconsulates in Desterro vorlänfig keine Sache der Nothwendigkeit genannt werden könne.

Die Befestigungen von Desterro sind ohne jede Bedentung; die schwer zugängliche Lage der Stadt ist übrigens ihre beste, weil natürliche Vertheidigung. An die Legung von Minenlinien wäre es schwer, hier zn schreiten, da die wechselnden und ziemlich starken Strömungen die gelegten Minen bald vertragen würden; sollte es sich in der Zukunft für nöthig erweisen, den Zugang zu dem Canalo militärisch zu erschweren, so würde sich für die Anlage von Befestigungswerken sowohl an der Nord- als an der Südeinfahrt des Canales mehr als ein geeigneter Pnnkt finden lassen. Operationen zu Lande gegen die Stadt Desterro würden durch die Terrainverhältnisse sehr bedeutend erschwert werden.

Die Verbindnng der Provinzhauptstadt Desterro mit dem Innern des am Festlande befindlichen Hauptheiles des Provinzterritoriums ist eine sehr beschränkte; eigentlich gibt es nnr den Seeweg an der Küste, der von den schon mehrfach erwähnten nationalen Dampfschiffahrtsgesellschaften befahren wird, und jene Verbindnngswege, welche die einzelnen Colonien zn ihrem inneren Verkehre angelegt haben. Das Terrain der Provinz Sta. Catarina hat aber auch ganz besonders ungünstige Verhältnisse für die Schaf-

fung moderner Communicationen; die ungeheueren, undurchdringlichen Waldstrecken im Gebirgsboden mit seinem raschen Wechsel von hoch und tief, die Schwierigkeit des Herbeischaffens von Baumaterial, sind lauter Umstände, die in der capitalsarmen Provinz ebensoviele Hindernisse für den Straßen- und gar für den Eisenbahnbau bilden. Von den Coloniestraßen, die wir mit unseren Bezirksstraßen vergleichen können, sind jene der Colonie Blnmenau mit 384 *km* und jene von Donna Francisca und São Bento mit 300 *km* hervorznheben; von letzterer Colonie ist eine Chaussée nach dem Hochlande in der Länge von 84 *km* bis zum eigentlichen São Bento geführt, von wo sie in der Richtnng des Rio Negro in der Provinz Paraná, nnd später dem Laufe des Iguassú folgend, weiter gebant werden soll.

Von einem Eisenhahnprojecte, welches bestimmt war die beiden südlichsten Provinzen des Reiches mit einander in Verbindung zu setzen und die Basis für einen Eisenbahnanschluss an die Nordprovinzen zu hilden, war es zur Zeit der Anwesenheit des Albatros, wie der Gouverneur dem Schiffscommandanten mit Bedauern mittheilte, wieder ganz still geworden. Nach diesem Projecte sollte eine Bahn vom Norden der Provinz Sta. Catarina ausgehend, der Seeküste entlang bis *Domingo dos Torres* geführt werden, dann westwärts in das *Rio dos Sinos-Thal* einbiegen nnd naoh Nen-Hamhnrg in der Provinz *Rio Grande do Sul* führen. Auch dnrch das schöne *Itapocu-Thal* will man eine Bahn nach dem Hochlande führen.

Aher nicht allein zum Kriegführen, nach dem Ausspruche des alten Montecuccoli, nnd znm Kriegvermeiden, nach moderner Auffassnng, brancht man Geld, Geld nnd wieder Geld, sondern anch zum Bauen von Eisenbahnen! In Brasilien aber hat man an Geld keinen Überfluss, und man muss deshalb mit den Bahnhauten vorlänfig auf hessere Zeiten zn warten sich bescheiden.

Die Geringfügigkeit des äußeren Handels von Desterro hat zur Folge, dass die Schiffahrt hier auch keine sehr lebendige ist; und dem entspricht es, dass die Bedürfnisse der Schiffahrt hier nur in sehr bescheidenem Maße sichere Deckung finden. Docks oder sonstige Reparaturwerkstätten sind nicht vorhanden; Kohlendepôts hingegen sind zwei da, von welchen das eine der mehrfach erwähnten Brasilianischen Küsten-Dampfschiffahrtsgesellschaft gehört, das andere zur Deckung des Bedarfs für die wenigen englischen Dampfer bestimmt ist, welche diesen Ort in unregelmäßiger Folge anlaufen. Cardiffkohle steht in ausschließlicher Verwendung und kommt pro Tonne auf 80 Frcs. (40 Milreïs) zu stehen.

Erwähnt muss werden, dass das in allgemeinem Gebrauche stehende Segelhandbuch „*Sailing Directory for the South-Atlantic Ocean*“ die Angahe enthält, dass sich auf der Insel Raton ein Kohlenmagazin hefinde; dieses Magazin ist aber schon seit mehreren Jahren aufgelassen worden.

Wasser erhält die Stadt dnrch eine kleine Leitung, die von einer der Stadt henachbarten Quelle her ihren Weg nimmt; doch ist diese Quelle öfterem Versiegen unterworfen, und man findet deshalb in der Stadt heinahe in jedem Haushereiche eine Cisterne. Für Schiffe kann die Wasserversorgung, die hei der großen Distanz des Ankerplatzes von der Stadt Schwierigkeiten bereiten könnte, im nördlichen Theile des Canals bei *Raton Grande* empfohlen werden, wo sich eine ergiebige Quelle guten Wassers mit Leitung befindet. Der bezügliche Punkt ist 3,5 Kabel nördlich von der *Pta. Ilhot* gelegen.

Frische Lebensmittel sind in ausreichender Menge und guter Qualität stets zu haben, auch sind die Preise mäßig; die von Rio abhängigen Geldwertsverhältnisse aber schwankend.

An Schiffs- und Flottenmaterial ist wenig vorhanden; den Verkehr im Canal vermitteln zumeist Canoes, mit welchen außerordentlich leichten Fahrzeugen die Eingebornen mit der größten und oft geradezu bewunderungswürdigen Geschicklichkeit umzugehen wissen.

Das Klima von Desterro ist — ein seltener Fall an der brasilianischen Küste — ein sehr gesundes zu nennen. Der stets herrschende frische Seewind kühlt die Wärme der Luft auf das angenehmste ab, und selbst im Hochsommer hat man von der Hitze nicht im geringsten zu leiden. Die reichen Niederschläge können infolge der Bodenformation, zum Theile aber auch wegen der mehr durchlässigen Bodenbeschaffenheit nirgends stagnirende Gewässer erzeugen. Malaria-Erkrankungen sollen nur höchst selten, ebenso Wechselfieber, Lungen- und Lebererkrankungen beinahe gar nicht vorkommen; besonders weiß man es sich aber in Desterro zu schätzen, dass man wahrheitsgetreu versichern kann, es sei noch gar nie ein Fall von gelbem Fieber daselbst vorgekommen.

Diese günstigen sanitären Verhältnisse machen die Acclimatisation der Europäer zu einer sehr leichten Sache; aber man lässt sich dadurch nicht verleiten, in der sanitären Vorsorge nachlässig zu sein. Außer der schon erwähnten wahrnehmbaren Sorge für die öffentliche Reinlichkeit, lässt man die Seesanitätsregeln strenge zur Ausführung bringen.

Der Verkehr des Schiffsstabes des ALBATROS mit Desterro war begreiflicherweise durch die örtlichen Verhältnisse recht beschränkt. Um die Stadt zu besuchen, ohne die Bemannung eines Bootes zu einer vielleicht beschwerlichen Ruderfahrt von mehr als 7 Seemeilen und der gleich langen Rückfahrt zu verurtheilen, musste man den Weg über Land einschlagen und von der in der Nähe des Ankerplatzes befindlichen Ortschaft San Antonio den Landweg zu Pferde nehmen, was aber infolge der Beschaffenheit der Wege und des Terrains keineswegs einem mühelosen und vergnüglichen Spazierritt gleichkam. Diese Art zu reisen wählte auch Fregattenkapitän Müldner, als er am Tage seiner Ankunft Desterro besuchte, um dem Provinzpräsidenten seine Aufwartung zu machen.

Fregattenkapitän Müldner fand die Stadt in aufgeregter Bewegung, da eben die Wahl in das Parlament stattfand. Als Vertreter der Provinz ging aus dieser Wahl der Präsident der Nachbarprovinz Paraná, D'Escargnolle, siegreich hervor — ein weiterer Beweis für die hervorragenden Eigenschaften dieses Würdenträgers, dem wir im vorhergehenden Abschnitte begegnet sind.

Auf das freundlichste vom Präsidenten Dr. José Lustoza da Cunha Paranaguá empfangen, erhielt der Schiffscommandant alle erbetenen Aufschlüsse sowohl vom Präsidenten selbst als von den Chefs zweier deutscher Handlungshäuser, die er kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Der eine dieser Kaufherren, namens C. Hoepke, ist zugleich deutscher Consul.

Nebst den Auskünften allgemeiner Natur, die Fregattenkapitän Müldner sich erbat und bereitwilligst erhielt, und die sich in dem vorliegenden Abschnitte wiederspiegeln, war es eine für die weitere Fahrt des ALBATROS wichtige Angelegenheit, die der Schiffscommandant hier ins reine zu bringen wünschte. Nach dem Tenor seiner Reiseinstruction war es nämlich dem

Fregattenkapitän Müldner anheimgegeben, auch Porto Allegre, den Hanpthafen der interessanten Provinz *Rio Grande do Sul* anzulaufen, falls sich dies mit der zur Verfügnng bleibenden Zeit und mit den nautischen Verhältnissen des Ortes vereinigen ließe; über diese letzteren lagen bei Verfassung der Instruction nicht ganz sichere Daten vor, die manchen Widerspruch einschlossen. Schon in Rio und Paranaguá hatte nun Fregattenkapitän Müldner, im ersteren Orte bei Baron Teffé, im letzteren bei dem dort das Hafenamt verwaltenden Corvettenkapitän nähere Auskünfte über Porto Allegre erbeten und aus denselben die Ansicht gewonnen, dass er zwar, mit dem Albatros — einige Geduld vorausgesetzt — den Moment wohl werde abpassen können, in welchem dieses Schiff jene Barre ohne erheblichen Anstand passiren würde, welche das Porto Allegre vorliegende weitläufige Haff von den oceanischen Gewässern immer strenger abschließt. Aber man hatte ihm auch gesagt, dass er sich, einmal dort eingelaufen, auf eine vielleicht mehrmonatliche Gefangenschaft mit seinem Albatros gefasst machen müsse. In Desterro nun wurden nicht nur diese Angaben als vollkommen zutreffend erklärt, sondern ein vor wenigen Tagen aus Porto Allegre (mit einem kleineren Schiffe als es der Albatros ist) angekommener Reisender erzählte, dass der kleine Dampfer, mit dem er die Reise zurückgelegt hatte, mehreremale in gefahrdrohender Weise auf der Barre gestrandet hatte.

Auf Grund dieser Angaben entschloss sich der Schiffscommandant, den transoceanischen Telegraphen in Anspruch zu nehmen, und die Frage, ob Albatros Porto Allegre anlaufen solle — Zeit war wohl dazu, nicht aber zu eventuellem monatlangen Warten daselbst vorhanden — der Entscheidung der Marinesection des k. k. Reichs-Kriegsministeriums zu unterwerfen.

Die telegraphische Antwort war eine verneinende; und demgemäß setzte Albatros von Desterro, den brasilianischen Gestaden ein endgiltiges Lebewohl sagend, seine Reise direct nach dem La Plata fort.

Um 5 Uhr morgens des 19. Jänner setzte Albatros im Canale von Santa Catarina unter Dampf in Bewegung. Um 7 Uhr morgens passirte das Schiff zwischen Santa Catarina und Arvoredo, worauf der Commandant die Maschine abstellen und alle Segel beisetzen ließ. Der Wind wehte leicht aus NNO, so dass man das Schiff mit Backbordhalsen in den Curs O $^1/_4$ S legen konnte. Um 8 Uhr wurde der Curs Süd, und um 8 Uhr abends der Curs S z. W $^3/_8$ W eingeschlagen.

Schon seit Mittag hatte der sinkende Stand des Barometers, das Vorüberziehen einer charakteristischen tiefschwarz gefärbten Wolkenbank von Norden bis nach SO, dann starke elektrische Entladungen in dieser Wolkenbank, ebenso das Erscheinen einer großen Anzahl von Schmetterlingen, auf einen Umschlag des Wetters hingedeutet. In der That flaute der nördliche Wind bei Sonnenuntergang ab und ging um 8 Uhr abends nach NW über, zugleich bis zur Stärke 5 auffrischend. 10 Minuten nach 11 Uhr abends sprang aber dieser Wind plötzlich mit einer Böe von der Stärke 7 nach SSW um, flaute jedoch bis Mitternacht wieder ab. Die Beobachtungen, welche vor und während dieser Böe angestellt wurden, entsprachen genau den von den Segelhandbüchern gemachten Angaben über die Sommer-Pamperos; bemerkenswert bleibt immerhin die relativ niedere Breite von 28°, in welcher diese Pamperos schon zu den Seltenheiten gehören.

Bis zum Vormittag des 21. wehten flaue Gegenbrisen, unter welchen das Schiff nur sehr wenig an Weg gewinnen konnte. Der Schiffscommandant benützte diese Zeit, um durch häufige Tiefseelothungen die spärlichen Sondenangaben zu vermehren, welche über diesen Meerestheil bisher bekannt sind; auch wurde am 23. unter 50° 11,6′ westl. Länge und 31° 13,3′ südl. Breite das Schleppnetz geworfen, welches aus 43 Faden Tiefe zahlreiche Muscheln, Tubularien, ein sehr interessantes Corallenthier, eine sehr kleine Crustacee und eine Holothurie zutage förderte.

Am 21. vormittags setzte eine leichte ONO-Brise ein, welche bis zum Morgen des 23. zwischen Nord und Ost spielend endlich die Stärke 4 erreichte, und das Schiff im Curs SW ³/₄ S vorwärts brachte; dann aber drehte diese Brise in den zweiten Quadranten, zugleich eine merkliche Driftstörung nach Westen erzeugend, weshalb der Schiffscommandant mit Backbordhalsen dicht am Winde steuern ließ, und erst am 24. bei allmählich raumenden Brisen westlichere Curse einschlug. Bis zur Mittagsstunde des 24. hatte die Brise schon so weit geraumt, dass man mit Leesegeln den Curs SSW einhalten konnte, welcher um 4 Uhr nachmittags auf SW ³/₄ W abgeändert wurde.

Im Laufe der Nacht änderten sich die Windverhältnisse wieder zu Ungunsten des Curses, auch traten Strömungen auf, welche das Schiff nach NNO und NO versetzten; am 27. mittags befand sich das Schiff dwars von *San José Ignacio*, nachdem während der Nacht die Leuchtfeuer von *Polonio* und *Sta. Maria* gesichtet worden waren.

Nachdem ein in See kreuzender Lotse an Bord genommen worden war, setzte ALBATROS seine Fahrt gegen Montevideo fort, und wurde das Schiff, ohne die Maschine in Anspruch zu nehmen, um 12^h 20^m nachts auf der Außenrhede verankert.

Um 5 Uhr morgens steuerte man unter Dampf gegen den Ankerplatz des inneren Hafens, wo das Schiff nach den Angaben eines Hafenlotsen um 7^h 27^m morgens in 3 Faden Tiefe vor Anker gelegt wurde. —

Digitized by Google

Digitized by Google

Uruguay.

Digitized by Google

10. Montevideo.

Zwischen dem Ocean, dem La Plata und dem Uruguay erstreckt sich das Gebiet der Republik, welche ihren Namen von dem letztgenannten Flusse entlehnt hat, und gegen Norden dnrch eine im Jahre 1852 festgesetzte, im daranffolgenden Jahre rectificirte Landgrenze von der südlichsten Provinz Brasiliens — Rio Grande do Sul — getrennt ist.

Das Gebiet der Republik — klein nnr nach amerikanischen Begriffen, ansehnlich nach enropäischem Maßstabe, da es mit seinen 186 920 km^2 Flächeninhalt dem zusammengelegten europäischen Länderbesitze Griechenlands, der Schweiz, Dänemarks (ohne Island nnd Faröer), der Niederlande und Belgiens — oder jenem Schottlands nnd Irlands znsammen — überlegen ist, dieses Gebiet ist von der Natur ebenso reich bedacht, als dies ans der Zusammenwirknng eines glücklichen Klimas und günstiger Verhältnisse der Bodengestaltung und Bodenbeschaffenheit hervorzugehen vermag.

Aber wenn irgendwo, so wird man hier mit Recht an das Dichterwort gemahnt, welches die Vollkommenheit der Natur zu den Schädlichkeiten in Gegensatz stellt, welche der Mensch in sie hineinträgt. Denn in der That, so glücklich hier die natürlichen Bedingungen erfüllt sind, welche für Millionen friedfertiger und arbeitsamer Menschen die gesegnetste Existenz verbürgen könnten, so nnglücklich ist das Land sitnirt, wenn wir es als Wohnsitz von Menschen ins Auge fassen, welche ein von Leidenschaften durchwühltes Gemeinwesen darstellen, das nnter den sich eben hier begegnenden rivalisirenden Strebnngen der unvergleichlich größeren Nachbarreiche, und selbst solcher durch den weiten Ocean getrennter Mächte, seit jeher auf das schwerste zu leiden hatte.

Es ist wahrlich keine leichte Aufgabe, durch ein historisches Exposé von so außerordentlicher Kürze, wie sie uns hier geboten ist, ein Bild von dem Gange der Hauptereignisse zn geben, welche auf dem Boden der jetzigen Republik Urnguay das gegenwärtige Staatsgebilde hervorgerufen haben, nnd als deren Nachwirkung die noch heute in einem gewissen Grade constanter Gährung befindlichen Zustände Paraguays angesehen werden dürfen.

Wenn wir uns dennoch an diese Aufgabe wagen, so geschieht es nicht so sehr weil wir der Nachsicht unserer Leser gewiss zu sein glauben, als deshalb, weil die verwickelte innere Geschichte der südamerikanischen Staaten von den wenigsten gerne in den Urquellen gelesen wird, da diese meist von dem leidenschaftlichen Parteigeiste allzusehr verdunkelt sind, wir aber bei den kurzen Ausführungen, die wir zu geben uns eben anschicken, uns vorzugsweise auf die wertvollen Resultate der Arbeit eines vorurtheilslosen, namhaften deutschen Gelehrten zu stützen vermögen[1]).

Seit Errichtung des spanisch-südamerikanischen Vicekönigreiches Buenos-Ayres bildete das Gebiet der jetzigen Republik Uruguay einen Bestandtheil dieser Dependenz der großen iberischen Monarchie; man unterschied die Provinz Montevideo, welche das Küstenland bis zum Rio Negro umfasste, und die Provinz — *das Gobierno — Del Uruguay*, welche vom Rio Negro bis zum Flusse Uruguay sich erstreckte. Gewöhnlich wurden aber diese beiden Gouvernements unter dem Collectivnamen der „*Banda Oriental*", d. h. der „Östlichen Seite", zusammengefasst.

Dieses Gebiet bildete stets einen Zankapfel mit den nach Norden zu nachbarlichen Portugiesen; ganz besonders war es der durch jenes Gebiet hindurch so schwunghaft betriebene Schleichhandel, dass selbst der Handel von Buenos-Ayres dadurch merkliche Schädigung erfuhr, der zu steten, oft wohl erwünschten Streitigkeiten und Misshelligkeiten Anlass gab; man kann wohl sagen, dass die heute noch nicht gänzlich versiegte, auf alter Rivalität beruhende Abneigung zwischen Portugiesen und Spaniern damals ihren Höhepunkt erreicht hatte.

Es war keineswegs immer die Gewinnsucht allein, welche dem Schleichhändlergewerbe stets neue Adepten zuführte; das ungebundene, an romantischen Abenteuern und ritterlich bestandenen Gefahren reiche Leben übte einen gleichen, wenn nicht einen höheren Reiz, einen unwiderstehlichen Zauber auf viele aus, und solche auf Wagnisse lüsterne Gesellen strebten nach der freudigen Genugthuung, durch den einen oder anderen gelungenen Coup den verhassten Spaniern manchen recht empfindlichen Streich zu spielen. Ein Amateur dieser Art war Ferdinand José de Artigas, im Jahre 1755 als Sohn reicher und angesehener Leute in Montevideo geboren. Sein Ruf als kühner Organisator und Führer von Schmuggelzügen wurde nur durch den Glanz seiner Erfolge und noch mehr durch seine Ungreifbarkeit übertroffen. Da fasste die durch ihre Misserfolge immer mehr und mehr entmuthigte spanisch-vicekönigliche Regierung den Plan, Artigas für ihre eigenen Dienste zu gewinnen, in der richtigen Erkenntnis, dass es diesem abenteuerlich angelegten Menschen nur um Renommée und Macht, nicht aber um den Gewinn zu thun sei, den er bei seinen bisherigen Unternehmungen meist ganz den Genossen überlassen hatte. Der Plan gelang vollständig; Artigas trat aus dem Räuberleben — das Schmuggelgeschäft, mit dem Säbel in der Hand betrieben, verdiente diesen Namen vollständig — unmittelbar in den Staatsdienst, und wurde bald auch zum Befehlshaber der irregulären Reiterei ernannt, die in dem dünnbevölkerten Lande die Dienste einer fliegenden, mit weit ausgedehnten Befugnissen versehenen Polizei auszuüben hatte.

[1]) Dr. J. E. Wappäus. (Siehe Näheres über die Geschichte der La Plata-Länder und Brasiliens in dessen „*Handbuch der Geographie und Statistik*" I. 3. und I. 4.)

Die Thätigkeit des Artigas hatte nach nnd nach znr Herstellnng von relativ geordneten und sicheren Zuständen in der Banda Oriental geführt, wie man sie dort eigentlich nie früher gekannt hatte. — Da war es ein äußerer Feind, welcher wieder kriegerische Bewegnng in das Land bringen sollte.

Eine englische Escadre hatte zn Beginn des Jahres 1806 die Capcolonie der englischen Flagge rückerobert; ohne einen Auftrag von der heimischen Regiernng hiezu zu haben, beschloss der Commodore, der diese Escadre befehligte, Sir Home Popham, einen Kriegszug gegen das spanisch-atlantische Südamerika zn nnternehmen, nnd wusste den die Landtruppen commandirenden General Sir David Braid (Beresford?) zur Mitwirknng an diesem ganz eigenmächtig nnternommenen Angriffe zn gewinnen. Am 9. Juni 1806 ankerte die englische Escadre, aus den Schiffen Encounter, Reasonable, Diomed, Diadem nnd Leda, sowie einer Anzahl Transportfahrzeugen bestehend, znerst vor Maldonado, und erschien wenige Tage später vor Montevideo. Es scheint, dass die zum äußersten Widerstande entschlossene Haltnng der Stadt es war, welche den englischen Befehlshaber dazu veranlasste, sich zunächst nach Bnenos-Ayres zn wenden.

Dort fand er ganz andere Verhältnisse; der alte nnd schwache Vicekönig Sohremonte nnterzeichnete nach geringem Widerstande, zn welchem es ihm allerdings anch an Mitteln fehlte, eine Capitulation. Da nnternahm es der spanische Fregattenkapitän Santiago de Liniers, die Stadt den Engländern zn entreißen; er sammelte in Montevideo eine Streitmacht von 1270 Mann, die er vor Buenos-Ayres noch entsprechend zn verstärken wusste, nnd zwang auch wirklich am 12. Angust den englischen General znm Abzuge.

England ratificirte so vollständig die eigenmächtige Handlnngsweise des Commodores Popham, dass man auf die Nachricht von den ersten Erfolgen eine Streitmacht ansrüstete, die Pophams Werk vervollständigen sollte. Diese Streitmacht war nnter die Befehle des Contre-Admirals Sterling und des Generals Whiteloke gestellt. Der letztere verfügte über 5300 Mann; als die Escadre im Begriffe war von Portsmonth abzusegeln, kamen die Nachrichten über die mittlerweile stattgehabte Vertreibnng der Engländer aus Buenos-Ayres eben in London an; man verstärkte nun noch die Expedition durch Zuweisung einer nrsprünglich nach dem pacifischen Ocean bestimmten Flottenabtheilung nnter Crawford, wodnrch die Gesammtstärke der Angriffsmacht auf 11 180 Mann gebracht wurde.

Diesmal wollten die Engländer den Fehler nicht ein zweitesmal hegehen, das widerstandsfähige Montevideo nnbeachtet im Rücken ihrer Operation zu lassen; der erste und anch erfolgreiche Angriff wurde ehen gegen diese Stadt gerichtet, welche am 2. Febrnar 1807 nach enger Einschließung zu Land und zur See, in einem äußerst blutig verlanfenen Sturme, nach hartnäckigem Widerstande der spanischen Soldaten nnd der Bevölkerung von den Engländern eingenommen wurde. Aber nicht lange blieb Montevideo in der Gewalt der Engländer. — Diese landeten znnächst ihre Trnppen nnterhalb der Stadt Buenos-Ayres in der Stärke von etwa 8000 Mann in der *Ensenada*, wo gegenwärtig die nenangelegte Hauptstadt der Provinz Bnenos-Ayres, La Plata, sich erhebt (s. n.), nnd rückten von da gegen Buenos-Ayres vor. Aber hier commandirte nicht mehr der alte Sobremonte, der sich das Jahr zuvor

nach Cordoba zurückgezogen hatte, ohne zuerst zu versuchen, aus dem Hasse gegen die Engländer, aus der bewährten Tapferkeit der Spanier, die vollen Vortheile zu ziehen; Santiago Liniers y Bremont, der Befreier der Stadt im vorangegangenen Jahre, war nun vom Könige auf Bitte der Bevölkerung zum Vicekönig ernannt worden. An diesem wackeren ehemaligen Seeofficier fanden nun die Engländer einen ebenbürtigen Gegner, die englischen Soldkrieger aber an den für ihre Nationalität kämpfenden spanischen Truppen und an der zur Leidenschaft entflammten, rachedürstenden Bevölkerung überlegene Vertheidiger.

Nach einem von beiden Seiten wahrhaft heldenmüthig geführten Kampfe in den Straßen der Stadt und in der Umgebung, wurden die Engländer gezwungen, sich aus der ersteren zurückzuziehen und sich in dem Kloster San Domingo und dem ehemaligen Amphitheater, der jetzigen Infanteriekaserne, zu verbarricadiren. Dortselbst auf das engste von den Spaniern eingeschlossen und auf jede Art bedrängt, mussten die englischen Befehlshaber eine Capitulation unterzeichnen, durch welche Spanien alle seine Besitzungen am La Plata wiedererhielt; Montevideo war hiedurch befreit und wieder unter die spanische Herrschaft als Dependenz von Buenos-Ayres getreten.

Der Misserfolg der englischen Eroberungszüge gegen die La Plata-Provinzen gehört zu den wenigen Beispielen, in welchen die Engländer bei überseeischen Expeditionen entschieden den Kürzeren zogen; allerdings sind die Verhältnisse im La Plata-Strome solche, dass eine directe Mitwirkung der Angriffskraft der Schiffe zumeist ausgeschlossen ist. Die englische Flotte will auch keinen Theil an dem zweimaligen Verlust von Buenos-Ayres haben; C. D. Yonge, sonst berechtigterweise so ausführlich, wenn es gilt Siege und Erfolge zu schildern, nennt uns in seiner prächtigen Geschichte der englischen Kriegsmarine nicht einmal die Namen der Schiffe, welche an den eben kurz erwähnten Expeditionen theilgenommen haben; die Expedition von 1807 erwähnt er mit keinem Worte, und über jene des Jahres 1806 schlüpft er mit den folgenden wenigen Worten hinweg:

„The expeditions to Montevideo and Buenos-Ayres in which Sir Home, flushed with the success of the enterprise against the Cape, persuaded the General (David Baird) to concur, may be passed over with the bare mention of their having been undertaken; though a sailor may perhaps reflect, with some satisfaction, that the only part of those enterprises in which his service had a share, was that which was successful; while it is in no respect mixed up in the disasters and disgraces which were subsequently incurred.“

Wenige Jahre nach der Vertreibung der Engländer vom La Plata, beginnt die Aera, welche zur Seccession von Uruguay von dem spanischen Vicekönigreiche Buenos-Ayres führte. In dieser Periode tritt der früher genannte Artigas, der ehemalige Schmugglerräuber und Polizeichef, in hervorragender Weise in den Vordergrund der Geschichte seines engeren Vaterlandes.

Die Verwirrung, welche in Spaniens und Portugals Staatsverhältnissen zur Zeit der napoleonischen Vorherrschaft eintraf, wirkte mächtig über den Ocean auf die Zustände in den Tochterländern zurück. Der Prinzregent von Portugal, nun in Brasilien residirend (s. o. pag 116), erhob für seine Gemahlin, Tochter des spanischen Königs Karl IV., Ansprüche auf die Herrschaft über die La Plata-Länder; diese Prätension wurde mit Entrüstung zurückgewiesen;

Digitized by Google

Spanien wurde ein napoleonisches Unterkönigreich, aber am La Plata wollte man nichts davon hören, dass Spanien nun eine andere als die angestammte alte Dynastie haben sollte; als der Gesandte des Königs Josef, der französische Abgeordnete de Sansenay die Aufforderung zur Anerkennung des napoleonischen Königs nach Buenos-Ayres brachte, wurde er trotz seiner diplomatischen Eigenschaft daselbst arretirt, Ferdinand, dem von Karl IV. designirten Thronfolger feierlich gehuldigt, und die Aufforderungsproclamation des Usurpators öffentlich verbrannt.

Unglücklicherweise fing man jetzt plötzlich — wohl auch infolge der Thätigkeit ehrgeiziger Gegner — im La Plata-Gebiete an, sich der französischen Abstammung des Vicekönigs Liniers de Bremont zu erinnern. Ein tiefes Misstrauen der Altspanier gegen den Vicekönig ward wach, gegen denselben Vicekönig, der Buenos-Ayres zweimal dem Feinde mit Waffengewalt entrissen, und den Gesandten des königlichen Bruders jenes Mannes hatte verhaften lassen, dem damals die ganze kleinmüthige Welt sich beugte. In Montevideo kam das Misstrauen gegen Liniers zuerst durch eine bedeutungsvolle Thatsache zum Ausdrucke; die Stadt setzte eine eigene unabhängige Junta ein, welche es unternahm, die Regierung unabhängig von dem Vicekönig, aber im Namen des Königs Ferdinand VII. zu führen.

Dieser Junta war es mit ihrer Königstreue voller Ernst; jene Partei im Lande, die nicht länger ihr Vaterland von europäischen Verwirrungen und Verwicklungen abhängig sehen wollte, war erst im Entstehen, doch begann sie sich alsbald mächtig zu verstärken; Artigas mag wohl schon damals seinen alten Einfluss in diesem Sinne verwendet haben.

Zugleich hatte aber durch die Einsetzung der Junta von Montevideo, da Liniers die in seinen Augen rebellische Stadt unterwerfen wollte, der Krieg auf dem Boden der heutigen Republik seinen Anfang genommen. Während dieses Krieges war das Waffenglück durch längere Zeit hindurch der Sache der jetzt noch viceköniglichen, später seccessionistischen oder Unabhängigkeitspartei treu, an deren Spitze Artigas mit viceköniglichen Truppen vereint gegen Montevideo focht; im April 1811 begannen seine Scharen — meist in dem Gebiete des jetzigen Argentinien geworben — von diesem Lande aus die Invasion der Banda Oriental. Artigas lieferte am 26. April das erste bedeutendere Gefecht gegen eine spanische Heeresabtheilung von 600 Mann, und schlug am 18. Mai bei *San Piedras* den spanischen General Don José de Posadas in entscheidender Weise. Nun galt es zunächst der Hauptstadt Montevideo Herr zu werden; nach zweimaliger, durch einen Waffenstillstand unterbrochenen Belagerung war Artigas in ihrem Besitze.

Im Vereine mit General Alvear hatte Artigas Montevideo zweimal im Laufe von vier Jahren hartnäckig und langwierig belagert; zur See befehligte die viceköniglichen Streitkräfte der Admiral Brown, ein Engländer von Geburt, dessen Namen wir noch heute unter den Schiffsnamen der argentinischen Kriegsflotte fortleben sehen. Am 20. Juni 1814 hatte Montevideo nach 22monatlicher, enger Einschließung, durch Hunger und Krankheiten bezwungen, capituliren müssen. Artigas wollte nun durch peremptorisches Auftreten es erreichen, dass er, und nicht der von der vicekönigliche Regierung designirte General Soler zum Gouverneur von Montevideo bestellt werde. Als er dies nicht erreichte, stellte er sich an der Spitze seines bewaffneten und

stets kriegsbereiten Anhanges in offenen Widerstand gegen die Regierung des Vicekönigs; hiemit hatte der zweite Bürgerkrieg unmittelbar nach Beendigung des ersten Bürgerkrieges in der Banda Oriental begonnen.

In welche Verwirrung der Parteien und in was für geradezu anarchistische Zustände die La Plata-Länder zu jener Zeit gerathen waren, mag daraus entnommen werden, dass Vicekönig Linier schon im Jahre 1809 in Buenos-Ayres gegen ähnliche separatistische Bestrebungen mit Waffengewalt hatte einschreiten müssen, wie sie dann in Montevideo zur Geltung gelangten; nun wurde von der spanischen Central-Junta zu Sevilla ein alter Seeofficier, Don Baltasar Hidalgo de Cisneiros y la Torre zur Beruhigung des erregten öffentlichen Geistes als Ablöser Liniers geschickt. Dieser kam ohne Geld und Truppen an, und als sich gar die Junta von Sevilla auflösen musste, kam es in Buenos-Ayres in einer von Cisneiros berufenen Notabelnversammlung unter den tumultuarischesten Deliberationen ebenfalls zur Einsetzung einer Junta, welche dem Versuche der Altspanier, die königliche Autorität durch Wahl des Vicekönigs zum Präsidenten der Junta zu wahren, durch Ausschließung aller Altspanier aus der Junta begegnete. Die nun nur noch aus Creolen bestehende Versammlung leistete am 25. Mai den Eid; — dieser Tag wird gegenwärtig in Argentinien als der Geburtstag der Republik gefeiert. — Eigentlich mit Unrecht; denn erst am 9. Juli 1816 schritten die zu Tucuman versammelten Deputirten aller Provinzen des La Plata dazu, »vor dem Himmel und der Erde zu erklären, dass die Bande fortan zerrissen sein sollten, welche sie bishin mit Spanien verbunden hatten«.

In unglaublicher Schnelligkeit hatten sich in den letzten Jahren, immer von den europäischen Wirrnissen und Kriegen beeinflusst, die Dinge im La Plata-Gebiete überstürzt; ein Jahr nur vor der eben citirten Unabhängigkeitserklärung, hatten Bevollmächtigte der provisorischen Regierung der vereinigten La Plata-Provinzen, nach Europa abgesandt, dem ehemaligen Könige Karl IV. eine Staatsschrift überreicht, in welcher der König angefleht wurde, in Buenos-Ayres den Thron aufzurichten, und falls er nicht persönlich kommen wolle oder könne, seinen zweiten Sohn Don Francisco de Paula, Bruder Königs Ferdinand VII., zur Besteigung dieses Thrones zu veranlassen. Dieses wenig bekannt gewordene und gewiss höchst eigenthümliche Actenstück ist von London den 16. Mai 1815 datirt; es führt nach einer Darstellung des Ganges der Ereignisse im La Plata-Gebiete die folgenden Punkte als die Überzeugung aller Unterfertiger, der Vertrauensmänner der provisorischen Regierung, aus:

1. Dass keine andere Regierungsform als die monarchische den Sitten ihres Volkes angemessen sei;

2. dass kein Fürst die Wohlfahrt und das Gedeihen des Landes so sicher stellen könne, als ein Fürst aus der angestammten spanischen Königsfamilie;

3. dass, wenn das als vortheilhafteste Erkannte durchaus nicht erreicht werden könnte, immerhin noch die volle Integrität der Monarchie bei völlig unabhängiger Administration der La Plata-Länder erhaltbar sei.

Man sieht wohl, dass es sich den Petenten hauptsächlich um Gewinnung einer garantirten Selbständigkeit vom Mutterlande handelte. Es fehlt übrigens keineswegs an patriotischen und tiefblickenden Schriftstellern, welche das

Digitized by Google

La Plata-Gebiet ihre Heimat nennen und die der Ansicht huldigen, dass es ein großes Glück für ihr Vaterland gewesen wäre, wenn dasselbe — ähnlich wie Brasilien — zu einer Monarchie geworden wäre. —

Die Periode der inneren Kriege in den La Plata-Ländern von 1810 bis zur Unabhängigkeitserklärung ist reich an Greueln aller Art; durch Heranziehung der Gaucho-Bevölkerung in das bewaffnete politische Getriebe entstand der revolutionären Partei eine unwiderstehliche Reiterarmee, die aber auch vor keinerlei Gewaltthaten zurückschreckte; aber auch die Führer der Bewegung, vielleicht oft durch ihre Untergebenen bedroht, wussten meist oft keine Mäßigung aufzuerlegen. Die Junta, die sich selbst als die „für den Herrn Don Fernando VII. regierende provisorische Junta der Provinzen des La Plata“ nannte, ließ z. B. nach der für sie siegreichen Schlacht bei Cotagata und bei Tupiza die gefangenen gegnerischen Führer, die gewiss und mit mehr Recht die Sache ihres Königs verfochten oder zu verfechten meinten, erbarmungslos erschießen; unter ihnen den so vielfach hochverdienten Liniers, der als Held starb, wie er als solcher gelebt. Ihm widmet ein neuerer argentinischer Schriftsteller den Nachruf: „*Nació con sangre francesa; Murió de corazon espanol.*“

Für das Gebiet, mit dem wir uns hier im engeren Sinne beschäftigen, hatte aber der so entbrannte Bürgerkrieg in seinem weiteren Verlaufe nur die Folge, dass die Portugiesen in das langbegehrte, jetzt gänzlich erschöpfte Gebiet eindrangen. Gegen Ende des Jahres 1816 invadirten an 10 000 Portugiesen die *Banda Oriental*, und nahmen bald Montevideo ein; dort sah es infolge der schändlichen Wirtschaft, die unter dem zur Macht gelangten Artigas platzgegriffen hatte, so wüst und traurig aus, „als hätte die Pest gewüthet“.

Artigas, dieser Mann, dessen Laufbahn anfänglich von einem gewissen romantischen Schimmer umwoben war, hat keinen günstigen Nachruf hinterlassen, wenn auch vorzugsweise er als der Befreier des Landes gefeiert wird. Der unumschränkten Macht, die ihm im Bürgerkriege als Bandenchef zugefallen war, konnte er die Mäßigung und Selbstbeherrschung nicht als Moderator entgegensetzen, die stets nur von tieferer Geistesbildung herrührt, wenn nicht eine geradezu antike Charaktergröße ihre Grundlage ist. Man nennt den späteren Dictator Rosas einen feinen gebildeten Städter im Vergleiche zu Artigas, den man als das Musterbild des zur Macht gelangten *Gaucho Malo* darstellt, der nur zu verwüsten, aber nicht zu schaffen verstand.

Mit dem Hinfalle der spanischen Herrschaft über die La Plata-Länder begann nun bekanntlich hier keineswegs eine Periode friedlicher cultureller Entwicklung des an Naturschätzen so reichen Landes, sondern vielmehr ein langwieriger Zustand gegenseitiger Befehdung der aus der Zeit des Bürgerkrieges und des Abfalles stammenden Parteien, Befehdungen aber, die keinen edlen Hintergrund, oft kaum mehr einen anderen Vorwand hatten, als die Erwerbung der Macht zum Zwecke der rücksichtslosen Ausbeutung derselben, vornehmlich im Sinne der Bereicherung.

Ganz besonders schlecht kam aber das Gebiet der *Banda Oriental* weg; denn hier gab es fortan nicht allein die inneren Streitigkeiten und oft blutigen Fehden, sondern die unglückliche Provinz wurde noch überdies zum steten Zankapfel zwischen den angrenzenden Argentinischen Ländern und Brasilien.

Im Jahre 1821 war die Argentinische Republik soweit zu innerer Ruhe und Sammlung gelangt, dass es den Anschein gewann, sie würde den Versuch machen Montevideo wieder zu gewinnen, wo sich die Portugiesen gänzlich so eingerichtet hatten, als ob diese Stadt ihnen wirklich gehörte. Portugal aber kam dem zuvor; man wusste es zu erreichen, dass ein Congress der „Orientalen", d. h. der Bewohner der *Banda Oriental*, am 21. Juli 1821 die Incorporation der Provinz Banda Oriental in den brasilianischen Staatskörper votirte. Am meisten hatte hiezu der Commandant der portugiesischen Besatzungstruppen von Montevideo, Oberst Fructuoso Rivera, ein geborener Orientale, beigetragen.

Die neue brasilianische Provinz erhielt den Namen Cisplatina. Bei der Errichtung der brasilianischen vom Mutterlande unabhängigen Kaisermonarchie votirte die cisplatinische Provinz sofort, beeinflusst von dem zu Montevideo commandirenden Gouverneur, Baron Laguna, für das Kaiserreich.

Die Errichtung des brasilianischen Kaiserreiches gab jenem Theile der Bevölkerung Cisplatinas, die als echte spanische Abkömmlinge sich mit der brasilianisch-portugiesischen Oberhoheit überhaupt nie recht hatte befreunden können, den willkommenen Vorwand, in einer Proclamation gegen die Giltigkeit des vom Baron Laguna ohne Befragen der Bevölkerung abgegebenen Votums zu protestiren; Argentinien hinwieder benützte die entstehende Bewegung, um durch seinen Gesandten zu Rio in einer energischen Note die Rückgabe des Territoriums der ehemaligen *Banda Oriental* zu verlangen.

Bevor aber in dieser Frage ernste Misshelligkeiten zwischen Brasilien und der Argentinischen Republik ausbrachen, kam es zu jenem abenteuerlichen Zuge, welcher vielleicht dem später an den inneren Kriegen in jenen wirrnisvollen Gegenden theilnehmenden Josef Garibaldi, das Vorbild zu seinem mehr als ein Menschenalter darnach unternommenen, so folgenreichen Zuge nach Marsala geboten hat.

Der argentinische Oberst Juan Antonio Lavalleja machte sich nämlich, von nur 32 Gefährten begleitet, auf den Weg, um dem brasilianischen Kaiserthume das Gebiet der *Banda Oriental* zu entreißen. —

Dieser „Zug der Dreiunddreißig", an welchen in Uruguay manche Namen u. s. w. erinnern, wird von der Geschichtsschreibung des Landes als eine große, denkwürdige Heldenthat gefeiert, vielleicht in etwas zu überschwänglicher Weise, wenn man der Thatsache die verdiente Bedeutung beimisst, dass sofort nach der Landung der Dreiunddreißig zu Montevideo, der schon früher erwähnte Oberst Fructuoso Rivera sich ihnen mit seinem ganzen bedeutenden Anhange anschloss; bald war nun das ganze Land im Aufstande gegen Brasilien. Am 19. April 1825 hatte Lavalleja den Boden Uruguays mit seinen Gefährten betreten; am 25. August erfloss die Proclamation, mit welcher die Vertreter des Volkes der Ostprovinz des La Plata-Gebietes sich in feierlicher Weise von der Oberherrschaft der Portugiesen und Brasiliens lossagten. Bei all ihrer Kürze zeigt diese Proclamation die südliche Leidenschaftlichkeit des Hasses; da ist keine Spur von jener würdevollen Sprache, welche Benjamin Franklin und die anderen Unterzeichner der Declaration vom 4. Juli 1776 sich selbst und ihrem Volke zur Ehre führten. Alle Decrete, Verordnungen, abverlangten Eide u. s. w., welche aus der brasilianischen

oder portugiesischen Oberhoheit entstammt waren, wurden als null und nichtig erklärt, und zwar als Acte, welche nach dem Wortlaute der Proclamation dem Volke mit Gewalt auferlegt (*arrancado*) worden waren „*por la violencia de la fuerza unida o la perfidia de los intrusos poderes de Portugal y el Brasil, que la han tiranizado, hollado y usurpado sus inalienables derechos, sujetandolos al yugo de un absoluto despotismo desde el anno 1817 hasta a el presente de 1825*". Ein eigener detaillirter Artikel der Proclamation verfügte, dass die Proclamation in allen Gemeinden öffentlich verlesen, hierauf aber alle Documente, welche aus der abgeschüttelten — eigentlich erst abzuschüttelnden — Fremdherrschaft ihren Ursprung hatten, durch die öffentlichen Archivare, Notare, Secretäre, oder wer sonst die Obsorge über solche Documente besäße, öffentlich „von der ersten Zeile bis zur letzten Unterschrift" zu vernichten und der Vollzug dieser Maßregel anzuzeigen sei. („*Se testará y borrará desde la primera linea hasta la ultima firma.*")

Von Argentinien war weder in dem einen noch in dem anderen Sinne in der Proclamation die Rede; es wird vielleicht nie mit voller Bestimmtheit klar werden, ob die Dreiundreißig und ihr lawinenartig angeschwollener Anhang damals schon an völlige Selbständigkeit der *Banda Oriental* dachten.

Vorläufig war ihnen Argentinien von der allergrößten Wichtigkeit; und thatsächlich erfüllte Argentinien seine mutterländischen Pflichten gegen die Cisplatina vollständig, indem die Republik einen mehrjährigen und ihre Kräfte nahezu erschöpfenden Krieg gegen Brasilien unternahm, als letzterer Staat wegen der indirecten Unterstützung reclamirte, welche die Aufständischen oder Abgefallenen von argentinischer Seite genossen.

Dieser langwierige, vielfach auch blutige Krieg wollte keine rechte Entscheidung bringen; während Argentinien mehr auf indirecte Weise, infolge Schädigung seines Handels durch die brasilianische Flotte litt, Unruhen in dem Innern entstanden, da man des langen Krieges müde zu werden begann, gingen für Brasilien die blutigen Schlachten von Ituza und Ingoin verloren, welche den Brasilianern den General Abreu, 1200 Todte, viele Verwundete und Gefangene, zwei Fahnen und zehn Geschütze kosteten, während zugleich der argentinische Admiral Brown die brasilianische Flotte in entscheidender Weise schlug.

Beiderseits war nun das Friedensbedürfnis ein lebhaftes; aber Kaiser Dom Pedro I. soll sich standhaft geweigert haben, die Provinz Cisplatina an Argentinien zu überlassen. England nahm die Vermittlung in die Hand; Lord Ponsonby, Gesandter zu Rio, hatte die Etablirung der strittigen Provinz als freier und selbständiger Staat zu beantragen.

Der Krieg war zu Ende; Freiheit und sogar Selbständigkeit waren errungen worden; aber das Land blieb, was es seiner Lage wegen stets war — das Streitobject zwischen Argentinien und Brasilien. Als sollte dieser Zustand eine gesetzliche Weihe erhalten, bestimmte der Friedensvertrag (vom 27. August 1828), dass „wegen der Bedeutung der neuen Republik für die Sicherheit der beiden Nachbarstaaten, die von den zu wählenden Repräsentanten der orientalischen Bevölkerung auszuarbeitende Landesverfassung der Prüfung durch Commissarien Argentinas und Brasiliens zu unterziehen sein werde"; ebenso bestimmte der Friedensvertrag, dass beim Ausbruche

innerer Unruhen in der neuen Republik die beiden contrahirenden Staaten der legalen Regierung zu Montevideo ihren Beistand gewähren sollten.

Unter solchen Auspicien trat der neugeschaffene Staat ins Völkerleben ein; die Handhabe zu beliebiger Einmischung Fremder war gegeben, und oft genug hat die argentinische Regierung sowie Brasilien hievon in verhängnisvoller Weise Gebrauch gemacht.

Am 18. Juli wurde die Constitution der *Republica Oriental del Uruguay*, nach welcher der Staat „eine repräsentative Republik auf Grund der Souveränität des Volkes“ bildet, feierlich beschlossen und proclamirt; zum ersten Präsidenten wurde jener Fructuoso Rivera gewählt, dessen Verrath an seinem kaiserlichen Herrn dem Zuge der Dreiunddreißig zur berühmten, weil gelungenen Sache gemacht hat; während dieser Zug sonst vielleicht einer jener zahllosen vergessenen, weil misslungenen Putsche geblieben wäre, die in der jungen Geschichte Südamerikas so häufig wiederkehren.

Die trotz allen aufgewendeten Heldenmuthes und Unabhängigkeitstriebes doch nahezu demüthigenden Bedingungen, unter welchen der Staat Uruguay sozusagen das Licht der Welt erblickt hatte, wirken bis auf den heutigen Tag fort; der alte Streit zwischen Brasilien und Argentinien um die Präponderanz des Einflusses in Uruguay hat nur eine andere, nebstbei auch dem überall auftretenden englischen Interesse zugänglichere Form angenommen.

Das Hauptobject aller dieser Rivalitäten bildete lange Zeit hindurch die Herrschaft auf dem La Plata; als der argentinische Dictator J. Manuel de Rosas diese Herrschaft, auf dem Gipfel seiner nahezu despotisch unumschränkten Macht stehend, beinahe allein ausübte, kam es zum Kriege zwischen Argentinien und Uruguay, während dessen Verlauf das ganze Land in die Gewalt Rosas kam, und nur noch Montevideo zu widerstehen vermochte, das aber eine neunjährige Belagerung (16. Februar 1843 bis 9. October 1851) auszuhalten hatte; erst die Erhebung des Generals Urquiza gegen Rosas und das Einschreiten Brasiliens brachten Montevideo die Freiheit und den Wiederbesitz des Landes.

Urquiza gab die Schiffahrt auf dem La Plata frei; selbst Paraguay, stets eifersüchtig auf die Schiffahrtsrechte im La Plata-Gebiete, stimmte im Principe zu. Da schien nun endlich eine Periode der Erholung für Uruguay gekommen. Aber nun traten wieder die Parteikämpfe im Innern in den Vordergrund. Die conservativen Blancos — die natürliche Aristokratie des Landes — schien nach wechselnder Oberherrschaft schon definitiv die Partei der unruhigen Colorados besiegt zu haben, als ein alter Führer dieser letzteren Partei, General Flores, den Bürgerkrieg aufs neue entfachte. Die Nachbarstaaten intervenirten, aber sie thaten es für Flores, der widerrechtlich in das Gebiet von Uruguay eingefallen war; Paraguay, wie es scheint von der Hoffnung getragen, es werde Urquiza (der in der Provinz Entre Rios nahezu absolut herrschte) auf seine Seite treten, stand hingegen auf Seite der in Uruguay legitimerweise am Ruder befindlichen Partei der Blancos und führte in einer etwas brüsken Weise einen Krieg herbei, in welchem es aber gegen die nun auf ein und derselben Seite kämpfenden drei Staaten Brasilien, Argentinien und Uruguay allein blieb, — weil die argentinischen Hilfskräfte mittlerweile in Uruguay dem General Flores zur Macht verholfen hatten.

Mit der Erwähnung des noch in frischer Erinnerung der gegenwärtigen Generation stehenden Krieges gegen Paraguay, glauben wir unseren historischen Excurs abschließen zu sollen; es war uns mit Vorführung desselben

mehr darum zu thun, in dem Gedächtnisse unserer Leser die historisch entwickelten Vorbedingungen aufzufrischen, welche gleichsam die Elemente und Ursachen der gegenwärtigen Zustände Uruguays darstellen. In der kurzen Anführung der wenigen Thatsachen, auf die wir uns hier beschränken mussten, liegt gleichwohl Genügendes für denjenigen, dessen Auffassungsweise dazu führt, die Völker- und Staatengeschichte nicht als die Anfzählung von Thatsachen allein anzusehen, die eben so und nicht anders vorgekommen sind, aber auch ganz anders hätten kommen können — sondern der seine Anschauungsweise einer gewissermaßen mehr naturhistorischen Methode angepasst hat, welche auch jegliche Entwicklungsform im Menschenthun, als einen unabänderlichen, auf gegebenen natürlichen Bedingungen beruhenden Werdeprocess ansieht.

Ein solcher Beurtheiler wird kaum Mühe haben, aus dem Erzählten, der Vergangenheit Angehörenden, auf das Bestehende, Gegenwärtige, zu schließen; wir wollen es uns trotzdem nicht versagen, das kurzgefasste Bild hier einzuschalten, in dem ein wahrhaft philosophisch erfassender Geist es verstanden hat, die Verhältnisse der Jetztzeit Uruguays als Resultat der Vergangenheit dieses schwer geprüften Landes zu zeichnen.

Dr. O. Woysch schrieb nach sechsjährigem Aufenthalte (als Seelsorger einer protestantischen Gemeinde) in Montevideo:

„Jeder gerechte Beobachter der südamerikanischen Staats- und Gesellschaftszustände, jeder, der dieses eigenthümlich bunte und chaotisch durcheinander wogende Gähren vielseitiger Gestaltungstriebe aus eigener Anschauung kennt, muss sich dahin aussprechen: alles Würdige, alles Gesunde, alles Zukunftreiche, alle Tugenden, alle ehrwürdigen Erbschaften dieser Länder und Völkerschaften ruhen auf der alten Vergangenheit, auf jener romantischen, starken und von der Vorsehung geordneten Vermählung des altspanischen und des mittelalterlich katholischen Geistes. Dagegen alles Unglück, alle Parteikämpfe, alle Ungerechtigkeiten, alles vorzeitige Streben, um nach vortrefflich klingenden Constitutionsmustern eine Gesellschaft zu ordnen, welche für sie durchaus noch nicht reif war, alle Streitigkeiten zwischen Staat und Kirche, alle Widersprüche in den Familien, im Volksleben, kurz alles was das weltbekannte Elend dieser schönen und reichen Republiken ausmacht, lässt sich meistens auf ein zu frühes Verlassen der alten Traditionen, auf Mangel einer vernünftigen Volkserziehung nach modernen Grundsätzen, auf das Fehlen des evangelischen Principes, das an die Stelle der bröcklich gewordenen alten Lebensformen zur Erzeugung eines neuen Lebens treten könnte, auf den Geist der falschen Philosophie des vorigen Jahrhundertes zurückführen, auf das Nachwirken jenes in Europa schon allmählich veraltenden Humanismus, der bald zum Spott und bald zu einem charakterlosen Wohlwollen erzieht, den Egoismus der Parteihäupter nicht sittlich bändigt, und als einziges Ziel des Strebens den zahlreichen Generalen, Präsidenten, Dictatoren, Prätendenten u. s. w. schamlose Bereicherung zeigt. Jeder, der einen Theil dieser Länder kennt, erinnert sich solcher Würdenträger, welche im gesellschaftlichen Leben mit der allergrößten Feinheit sich benehmen und ausdrücken, dabei aber im öffentlichen Leben schamlos sich bereicherten, und dabei kaltblütig ihre Gegner entweder selbst ermordeten oder ermorden ließen. — Von diesen mit Blut und Schrecken genau so wie mit Contretanz und Salonbouquets bekannten Größen kann man sagen, dass die Einheit ihres Wesens sich in die gewandte Leichtigkeit zusammenschließe. Auch wissen sie sich mit den Formen des Cultus

abzufinden........ Der Verstand dieser Völker hat sich an der Philosophie des XVIII. Jahrhundertes, an der modernen Literatur Frankreichs, an einigen volkswirtschaftlichen Theorien theils verständiger, theils phantastischer Art gebildet — aber an der Gedankenarbeit, an den Mühen und Entbehrungen dieser Zeiten hat er nicht theilgenommen....“ —

Die Verfassung nun, welche der neue Staat sich bei seiner Constituirung gab, überträgt die gesetzgebende Gewalt an zwei Kammern, von welchen die eine aus 19 auf sechs Jahre gewählten Senatoren, die andere aus 52 auf drei Jahre gewählten Deputirten besteht. Der Präsident wird auf die Dauer von vier Jahren gewählt. Er ist der Träger der vollziehenden Gewalt; das Stimmrecht ist ein allgemeines; die Regierungsgeschäfte sind unter fünf Minister vertheilt.

Die politische Untertheilung des Landes findet in 19 Departements statt, in deren jedem der Polizeichef die vollziehende Gewalt vertritt, außerdem eine gewählte Departementsvertretung besteht, und der Verwaltung ein *Teniente Alcalde* vorsteht; die Justiz wird von Friedensrichtern, Departementsgerichten, und in höchster Instanz von dem Oberappellationstribunal zu Montevideo ausgeübt.

So schön nun in der Theorie diese Verfassung sich ausnimmt — namentlich aus den verschieden langen Wahlperioden für den Präsidenten, die Senatoren und die Deputirten ließe sich eine continuirlich moderirende und corrective Wechselwirkung aller rivalisirenden Strömungen herausklügeln — so wenig sind die politischen Zustände befriedigende, welche diese Verfassung der Bevölkerung Uruguays thatsächlich verschafft hat.

Die beiden Hauptparteien, in welche die Bevölkerung des Landes sich theilt, die schon früher in Kürze erwähnten Blancos und Colorados, sind einander an Zahl und materiellen Machtmitteln sehr nahe gleich; die unterliegende Partei fühlt sich daher stets als eine Minorität, welch nicht nur die Kraft zur Auflehnung in sich birgt, sondern die auch in mehr oder weniger kurzer Zeit wieder zur Majorität werden muss, weil es der zur Macht gelangten gegnerischen Partei unmöglich gelingen kann, alle Wünsche, und namentlich die verschiedenartigsten und meist sehr weitgehenden Convoitisen der eigenen Anhänger zu befriedigen, so dass ein Theil der siegreichen Partei nach einiger Zeit regelmäßig zu der unterlegenen Partei überzugehen pflegt. Welch weitgehendes Feld für politische Agitation und aus derselben hervorgehende öffentliche Erregung durch solche Zustände, gerade durch die häufig wiederkehrenden Wahlperioden für den Senat, die Deputirtenkammer, oder gar für den Präsidentenstuhl geschaffen wird, ist leicht zu ermessen. Immer gehen dabei die Leidenschaften hoch, und beinahe immer folgt der Präsidentenwahl eine bewaffnete Erhebung der unterlegenen Partei.

Die siegreiche Partei hat aber vor allem zu eilen, die Früchte des Sieges so schnell als möglich einzuheimsen; jene sittliche Höhe ist aber hier noch nicht erreicht, welche andere Ziele des Ehrgeizes und der Ausübung erlangter Macht kennen und verfolgen würde, als die möglichst schnelle Erwerbung von Reichthum. Vielleicht die schlimmste Folge dieser Sachlage ist die Thatsache, dass seit einiger Zeit im Lande eine Partei der praktischen Indifferenz entstanden ist, und jährlich neue offene und wahrscheinlich noch viel mehr stille Anhänger gewinnt, die es sich zur Regel macht, bei den Wahlen vor allem jene Leute zu bevorzugen, die — auf Kosten der Allgemeinheit — bereits reich geworden sind. Diese Art von Leuten, auf die Stellen der Macht

Digitized by Google

emporgehoben, hat es — wie der Wiener sagt — „Gott sei Dank nicht mehr nöthig“ und man kann von ihnen hoffen, dass sie ihren Ehrgeiz nur wahrhaft nützlichen, der Öffentlichkeit dienstbaren Gegenständen zuwenden würden.

In alle diese Strebungen greifen nun — auch in der Gegenwart — die Aspirationen der beiden Nachbarstaaten Argentinien und Brasilien; und auch europäische Mächte, besonders England und Italien, sind in ihrem von den eigenen Staatsinteressen dictirten Sinne keineswegs unthätig.

Im Vordergrunde steht, wie durch die Geschichte des Landes und der Entstehung des Staates begründet, die stete Einmischung der Nachbarstaaten. Auf ihrem Territorium bereitet man, und von ihrem Territorium aus unternimmt man die offenkundig angekündigten bewaffneten Einfälle in das Gebiet von Uruguay, wenn man mit seiner Partei politisch unterlegen ist. In Montevideo sind geschickte und einflussreiche Agenten thätig, welche entweder für die directen Interessen und Aspirationen des einen oder des anderen Nachbarstaates wirken, oder doch des Schutzes derselben vollständig sicher sein können; denn immer liegen brasilianische sowohl als argentinische Kriegsfahrzeuge vor der Hauptstadt von Uruguay vor Anker.

Ein Beispiel für viele.

Die Ankunft des ALBATROS von Montevideo fiel eben in die erregte Zeit, welche durch Ablauf der Amtsperiode des Präsidenten Maximo Santos, und die hiedurch bedingte Neuwahl eines Präsidenten beherrscht wurde. Kurz zuvor hatte ein Führer der Blancos-Partei, welche auf den in Erledigung kommenden Präsidentenstuhl aspirirte, Pinheiro, durch die Art seiner Agitation der noch im Amte befindlichen, den Colorados angehörenden Regierung die Handhabe zu Erlass eines Haftbefehles gegeben. Pinheiro flüchtete sich an Bord der vor Montevideo geankerten brasilianischen Corvette, und wurde von dem Commandanten dieses Schiffes mittels englischen Postdampfers nach Rio in Sicherheit gesendet. Nicht genug; ein gewisser Gomenoso, zwar der Partei der Colorados angehörend, aber trotzdem Gegner des auch von derselben Partei emporgebrachten Präsidenten Maximo Santos, war von vielen Wählern als ein geeigneter Präsidentschaftscandidat aufgestellt worden, da man von ihm eine zwischen beiden Parteien vermittelnde Haltung glaubte hoffen zu können. Auch dieser Mann sah sich bald veranlasst, seine Person in Sicherheit zu bringen; er fand diese in vollem Maße an Bord derselben brasilianischen Corvette, aber es war dieses Schiff für ihn nicht so sehr ein Asylort, als ein bequem und gesichert gelegenes Hauptquartier, von dem aus er seine und seiner Anhänger Pläne weiter verfolgen konnte. —

England hat stets eine kleine Flottenabtheilung auf der Rhede von Montevideo, deren Schiffe nie alle zu gleicher Zeit dieselbe verlassen; bei der Ankunft des ALBATROS war es die Corvette RUBY, welcher der Schutz der hier wie überall in bedeutendem Maße vorhandenen, und überall kräftig geförderten englischen Interessen oblag. Auch andere fremde Mächte hatten Schiffe hier; Frankreich das Kanonenboot ÉTOILE, die Vereinigten Staaten die Corvette NIPSIC, Spanien die Corvette AFRICA, Brasilien das Kannonenboot IMPERIAL MARINHEIRO, Argentinien das Kanonenboot URUGUAY, und von eigenen Kriegsschiffen befand sich ausgerüstet auf der Rhede das Kanonenboot GENERAL ARTIGAS [1]).

[1]) Häufig findet man diesen Namen in ehrender Weise verewigt, auch das Hauptfort von Montevideo heißt nach dem berühmten Parteigänger. Aber in ein-

Von der italienischen Flottenabtheilung des südatlantischen Oceans war das Kanonenboot FLAVIO GIOJA angetroffen worden; die englischen Kanonenboote STORK, FROLIC und READY liefen wenige Tage nach ALBATROS auf die Rhede.

Das italienische Kanonenboot war dasselbe, dessen Commandant kürzlich zuvor — wie manchem unserer Leser vielleicht erinnerlich sein wird — der Regierung von Columbia gegenüber so erfolgreich energisch aufgetreten war. Ein italienischer Staatsangehöriger, namens Cerntti, war in Bonaventura, einer auf einer Insel im Flusse gleichen Namens gelegenen Ortschaft, wegen politischer Umtriebe arretirt worden; der gegen diesen Italiener von der Regierung Columbias eingeleitete Process zog sich auffallend in die Länge, und die diplomatischen Verhandlungen, die man zu Gunsten des Gefangenen einleitete, wollten auch zu keinem Ergebnisse führen. Da erhob der Commandant des FLAVIO GIOJA Reclamationen; bald darauf erfuhr er, dass man beabsichtige, den Gefangenen von der Insel weg ins Innere zu führen, wo dann die Einflussnahme Italiens auf das Schicksal desselben wohl sehr schwierig geworden wäre. Fregattenkapitän Cobianchi, Commandant des FLAVIO GIOJA, wusste aber diese Absicht zu vereiteln; er ließ die von der Insel an das Ufer führende Brücke durch eine bewaffnete Mannschaftsabtheilung besetzen, und die Brücke selbst durch kriegsmäßig armirte Boote bewachen; gleichzeitig drohte er mit den ernstesten Repressalien für den Fall einer feindlichen Kundgebung von Seite Columbias. Dieses energische Vorgehen, das zugleich ein mustergiltiges Beispiel von dem werkthätigen Schutze bildet, den die Kriegsflagge in fernen Ländern den eigenen Staatsangehörigen bieten kann und soll, hatte die Freilassung des Gefangenen — freilich auch den Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Columbia und Italien — zur nächsten Folge. Die italienische Regierung unterließ es nicht, das Vorgehen des Fregattenkapitäns Cobianchi vollständig zu billigen und dies durch Beförderung des genannten Officiers öffentlich zu documentiren.

Die in Montevideo sehr zahlreich lebenden italienischen Staatsangehörigen können — vorkommenden und erforderlichen Falles — gewiss auf ebenso energischen Schutz durch ihre stets dort anwesenden Kriegsschiffe rechnen; aber im allgemeinen kann gesagt werden, dass die europäischen Fremden

---

greifenderer Weise hat sich das »befreite Vaterland« an dem General, den es heute den Befreier nennt, nicht dankbar erwiesen. Im Jahre 1846 erfuhr in Asuncion der auf einer Reise in Paraguay befindliche brasilianische Major Beaurépaire Rohan, dass in der Nachbarschaft Artigas, damals 91 Jahre alt, auf einer kleinen Chácara lebe. Rohan besuchte den Greis, der sich über diese Aufmerksamkeit höchst erstaunt zeigte. Nach einiger Zeit frug er: »Mein Name tönt also doch noch im Lande fort?« und auf die bejahende Antwort soll er nach einer Pause hinzugefügt haben: »Das ist alles, was von so vieler Arbeit geblieben; heute lebe ich von Almosen!«

Die unter officieller Autorität publicirte kurze Chronik der Geschichte Uruguays, der wir einige der weiter oben mitgetheilten Daten entnommen haben, weiß nur zu berichten, dass Artigas nach seinem Sturze in Paraguay ein Asyl gefunden, und fügt bei: »*El ilustre guerrero oriental, fundador de nuestra nacionalidad, falleciò el 23 de Setiembre de 1850 en aquella republica.*« Artigas ist also 95 Jahre alt geworden, noch um 11 Jahr älter als M. Rosas, der am 14. März 1877, 84 Jahre alt, bei Southampton auf einer kleinen Besitzung verschied. Gewiss seltene Beispiele, dass Männer, deren bewegtes, stürmisches Leben von Leidenschaften aller Art durchwühlt war, denen sie die Zügel frei schießen lassen konnten, dennoch ein so hohes Alter erreichten.

sich in Montevideo jeden politischen Parteigetriebes enthalten und vornehmlich ihren materiellen Interessen leben. Die italienische Colonie in Montevideo ist zwar groß an Zahl, doch ihrer Bedeutung nach reicht sie z. B. an jene in Buenos Ayres nicht hinan; die staatliche Wirksamkeit Italiens gegenüber Uruguay ist, wie man dies an Ort und Stelle aus vielfachen Äußerungen und Beobachtungen deduciren kann, lediglich auf die Förderung des sehr lebhaften italienischen Handels und Verkehres nach jenem Lande gerichtet: noch hat sich der Italiener nicht gefunden, welcher in einem weitverbreiteten Journale seiner heimischen Regierung den Vorschlag gemacht hätte, Uruguay frischweg *purement et simplement* zu annectiren, wie jener Deutsche es that, der wahrheitsgetreu versichert, dass durch eine solche Maßregel „ein zur Einwanderung der deutschen Race geeignetes Terrain geschaffen werden würde, dessen Vorzüge durch kein zweites Land der Erde übertroffen werden können“ [1]).

Wir glauben zweifeln zu dürfen, dass die von einem kleinen Bismarck dem großen Bismarck derart nahegelegte Annectirung Uruguays sich auf die Dauer zu einer bloßen *promenade militaire* gestalten würde; Argentinien und Brasilien hätten da wohl auch ein Wort zum Schutze des gewiss leidenschaftlich aufflammenden romanischen Stammgefühles mitzureden, besonders letzteres, das sich wohl gegenwärtig halten würde, dass in seinen Südprovinzen gerade eine deutsche Bevölkerung das hauptsächlichste Culturelement bildet.

Damit aber hat der eroberungslustige Correspondent aus Uruguay Recht, dass dieses Land Vortheile für die Sesshaftmachung von Kindern der gemäßigten Zone bietet, wie vielleicht kein zweites der noch schwach bevölkerten überseeischen Länder; Klima und Bodenbeschaffenheit, Fruchtbarkeit, Wasserreichthum, eine für die Theilnahme am Weltverkehre glückliche Lage — alles vereinigt sich, was Uruguay zur Wohnstätte von Millionen glücklicher und zufriedener Menschen machen könnte und vielleicht in einer wenn auch wohl noch entfernten Zeit machen wird. Platz zur Entwicklung, diese erste Bedingung, ist reichlich vorhanden; denn Uruguay zählt heute auf seinem Flächenraume von 186 920 km^2 erst 617 829 Einwohner [2]); nur wenig mehr als drei Einwohner entfallen also auf den Quadratkilometer dieses schönen und fruchtbaren Landes. —

Nahezu die Hälfte der Bevölkerung besteht aus Fremden der verschiedensten Nationalitäten; die eigentlichen Landeseingeborenen, ihrer Abstammung nach beinahe durchaus mit Indianerblut gemischt, zum größeren Theile (im Süden) spanischer, zum kleineren (im Norden) portugiesischer Abkunft, stehen vielleicht vor dem Schicksale, in einer späteren Zukunft zur verschwindenden Minorität in der Bevölkerung zusammenzuschrumpfen, die sich vorzugsweise durch die Einwanderung vermehrt. Der Einwanderungsbewegung steht übrigens jetzt noch eine Auswanderung gegenüber, welche der Zahl nach beiläufig der Hälfte der Einwanderung gleichkommt.

Von staatlicher Seite wird die Einwanderung in ähnlicher Weise gefördert wie in den Nachbarländern; ebenso steht die Gründung von Ackerbaucolonien in Übung. — Wir haben bezüglich der Coloniegründung in den

[1]) „Globus“ 1885, Chiffre R. C.
[2]) Nach officieller, für das Ende des Jahres 1885 angestellter Berechnung.

vorhergehenden, die brasilianischen Südprovinzen betreffenden Abschnitten dasjenige mitgetheilt, was von allgemeinerem Interesse sein dürfte; bezüglich der staatlichen Förderungseinrichtungen für die Einwanderung wollen wir dasselbe bei der später folgenden Besprechung der argentinischen Verhältnisse thun; hier glauben wir uns mit der Bemerkung abfinden zu dürfen, dass trotz der Ähnlichkeit der Verhältnisse — die uns eben veranlasst, hier nicht ebenfalls auf Details einzugehen — in Uruguay weder die Colonien die gleiche Bedeutung erreicht haben wie in Brasilien, noch die Einwanderung für das Land so günstige Verhältnisse angenommen hat, wie in Argentinien.

Vielleicht wird sich dies in der Zukunft zum Vortheile Uruguays ändern. Zu wünschen wäre es dem Lande, dessen Beschaffenheit und Producte zur ausgiebigen Besiedlung desselben gewiss einladend genug erscheinen.

Die Gestaltung des Bodens der Republik ist eine wellenförmige, doch erreichen die Höhenzüge nirgends eine besonders bedeutende Erhebung. Der wichtigste dieser Höhenzüge ist die *Cuchilla Grande*, die in ihrem höchsten Gipfel sich 1980′ über die See erhebt.

An Flüssen sind außer den einen großen Theil der Gebietsgrenze bildenden Wasserläufen des La Plata und des Uruguay vorerst der Rio Negro zu nennen, welcher die Mitte des Territoriums durchströmt. Außer diesen zählt man noch 13 andere Flüsse, meist Nebenflüsse des Uruguay, die in ihrem Unterlaufe auf 15—30 Seemeilen weit schiffbar sind. Auch wäre der See Mirin an der nordwestlichen Grenze des Landesgebietes hier zu erwähnen.

Dem Klima nach liegt Uruguay in der warmen gemäßigten Zone; es erstreckt sich von 30° 5′ bis 35° südl. Breite. Die mittleren Temperaturen der verschiedenen Jahreszeiten werden mit 11° für den Winter, 17° für den Frühling, 21° für den Sommer und 16° für den Herbst angegeben. Die höchste Wärme herrscht im Jänner, die geringste Temperatur aber im Juli. Die Regenmenge ist eine sehr ausgiebige; die Zahl der heiteren Tage übersteigt aber sehr bedeutend jene der bewölkten oder Regentage.

Die oceanische Küste und das Ufer des La Plata sind zumeist flach und sandig und zeigen nur wenige gute Häfen, während der Uruguay zum größten Theile hohe Ufer hat, und eine große Zahl günstiger Anlegeplätze für die rege Flusschiffahrt aufweist. Seeschiffe mittlerer Größe können den Uruguay bis Paisandú, bei günstigem Wasserstande selbst bis Salto befahren.

In geognostischer Beziehung ist die bemerkenswerte Thatsache durch die Untersuchungen D'Orbignis und Burmeisters festgestellt worden, dass das Gebiet Uruguays von der Beschaffenheit der auf dem anderen Ufer des La Plata und des Uruguay befindlichen argentinischen Ländermassen verschieden ist. Auch der Boden von Uruguay wird zwar von den Sand-, Thon- und Mergelschichten bedeckt, die D'Orbigny als tertiäre Formationen ansieht, während Burmeister sie der europäischen Diluvialzeit parallel stellt, und auch C. Darwin hat die von ihm kennen gelernten südwestlichen Terrains mit den von ihm „*Reddish Pampean Mud*“ genannten Schichten bedeckt gefunden, und sie im Vergleiche mit den argentinischen Pampas als mehr sandig, weniger Toscamassen zeigend, und mehr Quarzfragmente enthaltend beschrieben, und sich der Ansicht Burmeisters genähert. Aber das Entscheidende ist wohl, dass auf dem linken Ufer des La Plata und des Uruguay, also auf dem Gebiete der mit dem letztgenannten Flusse gleichnamigen Republik, hie und da auch neuere Eruptivmassen,

namentlich Mandelsteine, zutage treten, während auf dem anderen Ufer, z. B. bei Buenos-Ayres, diese krystallinisch körnigen Urgesteine mit einer nahe an 1000′ mächtigen Schicht tertiärer Formationen bedeckt sind, wie sich dies bei Bohrungen ergeben hat. Nach Burmeistor bestehen die scharfgratigen Felsenzüge — *Cuchillas* — die er in den westlichen Territorien Uruguays untersuchte, aus plutonischem Urgesteine oder aus metamorphischen Schiefern. Man kann auf Grund dieser Untersuchungen und Vergleiche die bergigen Gegenden von Villa da Minos nördlich von Maldonado und Montevideo als die letzten Ausläufer des brasilianischen Küstengebirges an den La Plata ansehen.

Neben Granit und Syenit treten Trapp- und Mandelgesteine sowie Porphyr, dann — nach Reyes, der hiemit Goethe's bekanntem Worte den Boden entziehen würde — auch wahre Basalte hervor, so dass im ganzen der Boden Uruguays, obgleich er sich nirgends zu eigentlichen Gebirgen erhebt, doch geognostisch und orographisch viel mannigfaltiger gestaltet ist, als der weitaus größte Theil der argentinischen Länder mit ihren endlosen Pampas und Sandebenen.

Wenn wir uns zur Betrachtung der Producte wenden, welche dieser Boden hervorbringt oder ernährt, so gehört hier sowie im benachbarten Argentinien die erste Stelle den Nutzthieren, die die hauptsächlichste Quelle des Erwerbes und Wohlstandes bilden. Die Viehzucht steht demnach auch im Vordergrunde der Beschäftigungen der Landbevölkerung der Republik. Die folgenden Zahlen, welche für die Viehbestände des Jahres 1884 angegeben werden, zeigen den großen Reichthum; aber es muss bemerkt werden, dass sie eher zu klein als zu groß, keineswegs vollständig verlässlich sind, weil sie auf einer zum Zwecke der Steuerbemessung vorgenommenen Einschätzung basiren.

Man zählte:

Rindvieh (Zug- und Schlachtvieh)	5 892 358	Stück
Zugochsen	59 991	„
Pferde	480 686	„
Maulthiere	5 742	„
Schafe	15 921 069	„
Ziegen	5 656	„

Auf den Quadratkilometer kommen also bei wenig mehr als drei Einwohnern 119 Stück Hausthiere, und auf jeden Einwohner entfallen 39,96 Stück. Die Zahl der im genannten Jahre geschlachteten Thiere, deren Producte einen wesentlichen Bestandtheil des Exportes bilden, belief sich auf 853 600 Stück.

Die Aufzucht und Haltung der Nutzthiere geschieht auf den sogenannten Estancias, d. i. Landgütern mit sehr großen Weideplätzen, die oft die Ausdehnung mehrerer Quadratmeilen erreichen. Die Thiere leben da frei und suchen sich die ihnen auf dem fruchtbaren und feuchten Boden reichlich gebotene Nahrung. Die Unternehmungen, welche durch Haltung einer Estancia repräsentirt werden, erfordern für die erste Anlage sowohl als für den weiteren Betrieb sehr ansehnliche Capitalien.

Die durchschnittlichen Werte oder Preise betrugen zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS nach officiellen Ermittlungen:

Für einen Ochsen	11	Pesos
„ ein Pferd	12	„

Digitized by Google

Für ein Maulthier	12	Pesos
" " Schaf	1	"
" " Schwein	9	"

Der größte Theil der der Schlachtung unterzogenen Thiere wird in den sogenannten *Saladeros* zu Ausfuhrsproducten verarbeitet. In diesen großen, fabriksartig angelegten Schlächtereien wurde früher das Fleisch meist nur gesalzen und getrocknet, und ging dann als sogenannte *Carne secca* meist nach Brasilien. Seit mehreren Jahren aber verlegen sich die Eigenthümer der Saladeros mehr auf die Gewinnung von Fleischconserven nach verschiedenen neueren Methoden, welche Producte bessere Preise erzielen als das einfach eingesalzene Fleisch.

Das Fett, die Knochen und die anderen, zur Gewinnung von Fleischconserven nicht geeigneten Theile werden in mächtigen Kesseln zur Gewinnung von Unschlitt ausgesotten. Die ausgetrockneten, nicht anders verwendbaren Bestandtheile werden als Heizmateriale benützt; Knochen, Hörner und die eingesalzenen Häute bilden wertvolle selbständige Artikel der Ausfuhr. Man kann sagen, dass nichts unverwertet bleibt, als das Blut und die unverdauten, in den Mägen vorgefundenen Futtermassen.

Die folgenden Zahlen geben die Quantitäten und Geldwerte des im Jahre 1884 aus der Republik ausgeführten lebenden Viehes, dann der von der Viehzucht herstammenden Producte.

Lebendes Vieh.

	Stück	im Werte von $ (Pesos)
Rinder	41 464	479 672
Schafe	78 672	78 672
Pferde	2 609	32 832
Maulthiere	2 477	29 724
Schweine	424	3 789
Ziegen	1	3

Animalische Erzeugnisse.

			im Werte von $
Klauenöl	1 486	*kg*	223
Hufől	34 332	"	4 195
Hörner: aus den Saladeros	1 861	Tausende	111 647
" von den Estancias	534	"	8 699
Rosshaar	1 014 563	*kg*	253 634
Knochen und Knochenasche	17 542	*t*	213 740
Knochen zur Verarbeitung für Drechsler u. s. w.	315 797	*kg*	3 790
Salzfleisch	45 760 901	"	4 576 090
Conservenfleisch	2 415 081	"	241 508
Fleischextract	464 807	"	929 614
Condensirte Fleischbrühe	14 496	"	4 349
Getrocknetes Fleisch	35 312	"	3 531
Rinderhäute, gesalzen	934 689	Stück	4 512 386
" getrocknet	780 375	"	1 950 916

			im Werte von $
Kalbshänte	61	Stück	153
Häute von ungeborenen Kälbern, getrocknet	74 862	Stück	14 972
" " " " gesalzen	13 995	"	2 799
Ziegenfelle	1 890	*kg*	756
Schafpelze	4 136 535	"	713 970
Rindsklanen	982 453	"	49 123
Rindstalg	18 702 635	"	2 351 645
Guano	8 143 311	"	316 331
Schafwolle	26 799 834	"	6 699 895
Getrocknete Zungen	1 865	Dutzend	932
Conservirte "	946 181	*kg*	94 618
Schädelknochen	527 776	"	6 326
Pferdehufe	62 534	"	1 213
Pferdehänte, getrocknet	70 961	Stück	49 594
" gesalzen	1 473 317	*kg*	117 865
Schweinsborsten	945	"	38
Straußfedern	21 380	"	85 520
Därme	9 620	"	1 413

Es betrug somit der Wert der im Jahre 1884 exportirten Nutzthiere und der ans ihnen gewonnenen Handelsproducte 23 936 187 $ in Gold, was dem Werte von 51 223 440 fl. 85 kr. ö. W. Gold gleichkommt.

Diesen enormen Werten gegenüber — etwa 100 fl. pro Kopf der Bevölkerung — ist die Ansfuhr an Bodenproducten nur eine geringe zu nennen. Diese waren:

			im Werte von $
Kleie	924 790	*kg*	5 048
Knoblauch und Zwiebel	?		9 256
Klee	63 940	"	1 660
Gerste	28 080	"	618
Fadennudeln	100 463	"	9 612
Obst	?		25 674
Weizenmehl	1 171 520	"	65 606
Mais	13 109 328	"	144 030
Futterkörner etc.	4 339	"	26 034
Gras für Besen	213 572	Bündel	4 272
Weizen	79 532	*kg*	3 187

Sonstige Ausfuhrsproducte weist die Statistik im Jahre 1884 noch folgende ans:

			im Werte von $
Fischthran	8 898	*kg*	1 068
Halbquadersteine	3 469	Tausend	142 793
Sand	116 205	*t*	116 205
Kalk	2 877	*hl*	577
Altes Eisen	2 668	*kg*	32
Bruchstein	?		70 194
Pflastersteine	16 794	m^3	16 794
Achatsteine	19 012	*kg*	1 901
Kalksteine	2 801	*t*	7 003
Pfosten und Halbpfosten	3 715	Stück	?

Hiezu kommen noch zuzuschlagen 111 604 $, als der Wert der an Schiffe verkauften Lebensmittel und Vorräthe — allerdings nicht ausschließlich im Lande erzeugte Waren.

Die Productionsstätten des Landes liegen zumeist an dem La Plata, dem Uruguay und dessen Nebenflüssen; die vorzüglichsten Centren der Production sind außer der Hauptstadt Montevideo noch die Städte Paisandú, Independencia und El Salto. — Die Nähe einer solchen Hauptstätte der Production ist von sehr maßgebendem Einflusse auf den Wert, welchen der Estanciero von dem Besitzer des Saladeros für das zum Verkaufe gelangende Vieh erzielen kann; der Vortheil der Lage an einem Flusse, welcher die sofortige Verschiffung der erzeugten Ware ermöglicht, bringt es aber mit sich, dass die Saladeros mit Vorliebe an den Flüssen angelegt werden; auf diese Art kommt es, dass die Viehzucht sich nur nach und nach über die noch verfügbaren, weitläufigen und fruchtbaren, aber von den Flussläufen entfernteren Landstrecken ausbreiten kann. Vielleicht werden hier sich mit der Zeit die Getreidebauregionen entwickeln, die gewiss auf dem noch jungfräulichen Boden die reichsten Erträgnisse erhoffen lassen; vorläufig fehlt es zum Bodenbau in großem Maßstabe an den genügenden Arbeitskräften; man erwartet dieselben von der erwünschten Zunahme der Einwanderung. — Immerhin ist eine Steigerung der Production in Artikeln des Bodenbaues unverkennbar; in einzelnen Erzeugnissen deckt die Production schon jetzt den eigenen Consum des Landes beinahe vollständig. —

So z. B. wurden im Jahre 1882 779 *t* Weizen zugeführt, im Jahre 1884 aber nur mehr 20 *t*. Ebenso geht es mit dem Weizenmehle, von dem jetzt nur mehr die feinen und theueren Sorten durch den Import gedeckt zu werden brauchen; die Einfuhr an Weizenmehlen betrug im Jahre 1882 8824 *t*, zwei Jahre später nur mehr 416 *t*. — Cultur und Ausfuhr der verschiedensten Obstgattungen nimmt rapiden Aufschwung.

In industrieller Beziehung macht Uruguay keine Ausnahme von den südamerikanischen Ländern überhaupt. Keinerlei Industrie — mit Ausnahme jener, welche die directe Verwertung der thierischen Producte leistet — ist in nennenswerter Weise entwickelt.

Die hohen Zölle, welche die Regierung hier sowie in den Nachbarländern auf fremde Industrieproducte aller Art legt, sind wohl auch keineswegs etwa als von dem Bestreben eingegeben anzusehen, Industrien im Lande hervorzurufen, welche es vermöchten, die Bedürfnisse der Einwohner vom Auslande unabhängig zu decken; die natürliche Production des Landes schafft die genügenden Geldmittel zur Befriedigung aller von der fremden Industrie abhängigen Bedürfnisse ohne Rücksicht auf die Zölle, welche sich eben als reine Finanzzölle darstellen und in der That die Haupteinnahmsquelle des Staates bilden.

Rücksichtlich der Bedürfnisse der Einwohner, auf welche sich der uns Fremde besonders interessirende Import basirt, kommen in diesem Lande vor allem die Städte und unter diesen wieder die Landeshauptstadt an erster Stelle in Betracht. Denn nicht allein stellen die Bewohner der Städte nahezu den dritten Theil der Gesammtbevölkerung, Montevideo allein ein Fünftheil, dar, sondern es kommt auch die Thatsache in Betracht, dass die Bewohner des flachen Landes wenige Bedürfnisse haben, die sie außerdem dem größten Theile nach selbst zu befriedigen imstande sind. In den Städten hingegen ist im Gegentheile ein ganz ausgesprochener Zug des Luxus vorhanden, und

namentlich in der Ausstattung der Wohnungen und in der Kleidung, sowie in der Art der Befriedigung sonstiger Lebensbedürfnisse unverkennbar.

Der Geschmack steht in seiner künstlerischen Läuterungsstufe weit hinter dem Hange nach einem in die Augen fallenden Luxus zurück; es handelt sich nicht um den edlen Stil und den Kunstwert eines Luxusgegenstandes, sondern vielmehr um sein prunkvolles Äußeres, das schon von weitem auch nicht sowohl einen Wert, als einen hohen Preis verräth. Form, Glanz und Farbe müssen sprechen. Eine Glas- oder Porzellanvase, reich in schwer vergoldeter Bronze montirt, ein Clavier, reich mit auffälligen Schnitzereien bedeckt, werden die Kauflust leicht anregen; dagegen eine bescheidene Statuette, sei ihr künstlerischer Gehalt noch so unbestreitbar, oder gar ein ernstes Ölbild, werden nicht leicht Beachtung finden und sehr selten einen Käufer anlocken. Selbst in überreich decorirten Salons ist es in Montevideo nichts Seltenes, recht wertlose Öldruckbilder zu treffen. Man kann sogar sagen, dass die zahlreichen Fremden in Uruguay nicht nur nichts zur Läuterung des im Lande herrschenden sehr fragwürdigen Geschmackes beitragen, sondern im Gegentheile selbst bald ebensowenig künstlerische Anforderungen stellen wie die eingeborenen Orientalen. Groß ist der Luxus in der Kleidung, namentlich in Damentoiletten. Nur das der allerneuesten Mode Angehörende wird überhaupt getragen; Vorliebe für auffallende Confectionsarten und lebhafte, auffallende Farben herrscht allenthalben vor.

Aus der Thatsache, dass Uruguay keine Industrie besitzt, welche die Luxusbedürfnisse der Bevölkerung zu decken vermöchte, und aus der Beobachtung, die eben über den im Lande vorherrschenden Geschmack mitgetheilt wurden, ergeben sich die Hauptdirectiven für jenen Theil unserer Industriellen von selbst, welche an Etablirung oder Erweiterung ihrer etwa schon bestehenden Beziehungen mit Uruguay, speciell mit Montevideo denken sollten. Die officielle und auch jene Statistik, welche einzelne große Handlungshäuser Montevideos zu ihren eigenen Zwecken führen, ist stumm darüber, welche der dort gebräuchlichen Erzeugnisse aus unserer Heimat stammen; denn eine directe geregelte Schiffahrtsverbindung nach dem La Plata haben wir noch nicht, und über See wird die einlangende Ware als aus jenem Lande stammend angesehen, von dem aus sie verschifft worden ist. Auch hier also, wie wir dies schon in Brasilien gesehen haben, treten unsere Erzeugnisse als deutsche, französische und italienische Ware auf.

Fregattenkapitän Müldner glaubt sich mit Bestimmtheit auf Grund dessen, was er in Montevideo gesehen, dahin äußern zu können, dass, wenn unsere Artikel dort besser bekannt wären, und wenn eine directe nationale Dampfschiffahrtsverbindung nach dem La Plata führen würde, unsere Industrie in mehr als einer Richtung mit den fremdländischen, welche den Markt hier der Hauptsache nach beherrschen, siegreich concurriren könnte, während sie in der Gegenwart zu ihrem Nachtheile ausgebeutet wird, und ihre Erzeugnisse in Uruguay, soferne sie dort doch schon eingedrungen sind, gewissermaßen unter falscher Flagge segeln.

Nicht überall war man sehr bereitwillig mit den Auskünften, die sich Fregattenkapitän Müldner bezüglich von Details erbat, die unserer Industrie von Nutzen sein könnten; manche Importeure zeigten sich da recht zurückhaltend. Wenn der Schiffscommandant gleichwohl in der Lage war, die nachstehenden Einzelnheiten berichten zu können, so verdankte er dies besonders

der Gefälligkeit, mit der ihm die Herren Theodor Lampe und L. B. Scheiner an die Hand gingen.

Glas- und Porzellanwaren. Der Bedarf an diesen meist als Luxusgegenstände auftretenden Waren ist ein verhältnismäßig geringer. Fabrikanten, welche seit längerer Zeit mit Montevideo in Verbindung stehen, haben es vermocht, sich dem herrschenden Geschmacke vollends anzupassen. Lebhafte Farben, wie Alabasterweiß, Rosa und *bleu céleste*, sind die beliebtesten Farben; man versicherte dem Schiffscommandanten, dass es irrig wäre, diese Bemerkung, so nebensächlich sie auch scheint, gänzlich unberücksichtigt zu lassen. Von Sendungen solcher Artikel, die aus unserer Heimat anlangten, wird behauptet, dass die Ausführung der Arbeit nicht immer eine gleich sorgfältige war, und dass die Sortiments nicht immer genau in der gewünschten Weise zusammengestellt waren, wodurch die Importeure Verluste erlitten und in einzelnen Fällen sich an andere Bezugsquellen wendeten.

Das Glas, geschliffen, Halbkrystall, decorirt, gepresst, farbig, umfasst sämmtliche einschlägigen Artikel, wie:

a) feinere, mehr Luxuswaren, wie Lampen, Lampenzubehör, Vasen, Liqueuraufsätze, Sturzflaschen, Menagen, farbiges Waschservice, Trinkgläser und Tafelaufsätze;

b) Hauseinrichtungs- und Küchenartikel: Krüge, Wasserflaschen, Wein-, Bier- und Wassergläser, Bierseidel und sonstige Servicegegenstände.

Nebst diesen Sachen sind noch böhmische falsche Steine, Glasperlen und sonstige Glasquincailleriewaren zu nennen, in welchen aber der Absatz ein nur sehr geringer ist.

Mehrfache unserer Firmen sind an dem Glasimporte nach Montevideo betheiligt, indem ihre Ware über Hamburg dorthin geht. Aber in allen den von ihnen gelieferten Artikeln, namentlich in gepressten Gläsern, beginnen deutsche und belgische Firmen eine wirksame Concurrenz, indem bei gleicher Güte die Preise sich billiger stellen. Manche Versuche unserer Firmen haben übrigens die gewünschte Verbindung mit Montevideo deshalb nicht erreicht, weil man mit veralteten Mustern auftrat, dem bei uns weit verbreiteten und verhängnisvollen Irrthume zufolge, dass für diese Länder von junger Cultur Ware genüge, die in Europa schon minderwertig wird; gerade das Gegentheil ist richtig; in diesen Ländern hat nur das Allerneueste, womöglich noch der Mode Vorauseilende einen Wert.

Mustersendungen, welche diesen Erfahrungen nicht Rechnung tragen, sind vollständig nutzlos, und verursachen nur bedeutende unnütze Kosten für den Absender sowohl als für den Empfänger.

Meerschaum-, Bernstein- und Galanteriewaren kommen von mehreren österreichischen Firmen vor. Betreffs der Meerschaum- und Bernsteinwaren sollte Berücksichtigung finden, dass die als solche declarirten Waren einen höheren Einfuhrszoll zu entrichten haben, als wenn sie, mit Glaswaren verpackt, als Glaswaren behandelt werden.

Böhmische und mährische Tuche werden in Montevideo meist über Frankreich eingeführt und gelten als französisches Erzengnis.

Shawls und Imitationen von indischen Shawls werden von Scheiner durch Rossi, dem argentinischen Consularfunctionär zu Wien, nach Montevideo eingeführt.

Digitized by Google

Schuhwaren. Die Firma Quinque in Montevideo setzt solche der Fabriken Pollak, Kraus und Lackenbacher in Wien, wenn auch bisher in geringen Quantitäten, ab. Ordinäre Qualitäten finden gar keinen Absatz. Selbst der Arbeiter verlangt eine Fußbekleidung von moderner Façon. Eine Vermehrung des Absatzes in diesem Artikel, vielleicht sehr wünschenswert nach dem, was man über den Stand des Wiener Schuhmachergewerbes klagen hört, ließe sich gewiss erzielen; der Platz müsste aber hiezu erst von einem Sachverständigen studirt werden.

Wiener Handschuhe verschiedener Firmen finden guten Absatz.

Gebogene und zerlegbare Möbel sind in Montevideo zu einem unverdrängbaren Bedürfnisartikel geworden. Es ist bemerkenswert, dass man versucht hat, diese Erzeugnisse in Montevideo selbst zu fabriciren, der Versuch aber misslang. Die meisten unserer großen Firmen in diesem Artikel liefern Ware nach Montevideo; die dortigen Importeure für denselben sind Trabucati e Co., Caviglia Hermanos y Cia., Tribolin y Cia.

Biere kommen der Hauptmenge nach aus Deutschland. Das beliebteste Bier ist — oder besser war es zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS — denn die Treulosigkeit des Biervertilgers ist eine bekannte Thatsache, mit welcher der Erzeuger und Händler rechnen muss — war Kulmbacher Exportbier in Fässern und Flaschen; daneben fand auch Lyoner Löwenbier Absatz; ein Versuch mit Liesinger Bier misslang, angeblich weil es für den in Montevideo mehr durch englische und deutsche Biere trainirten Geschmack zu sehr schäumt. Mindere Qualitäten von Bier werden auch in Montevideo selbst erzeugt und bezieht man hiezu Hopfen aus Österreich.

Ungarische Weine kommen über Rotterdam und Hamburg von Jalics & Comp. Die ungarischen Weine sind noch wenig bekannt, könnten aber guten Absatz finden.

Endlich sind noch von Importgegenständen österreichischer Provenienz in Montevideo zu erwähnen:

Holzpipen, Spenglerwaren, Olivenöl, Papier, Maraschino, Sliwowitz, Getrocknete Kirschen und Zwetschken, Bronze- und Ledergalanteriewaren, Koffer und Taschen, Perlmutter- und andere Knöpfe, Schmucksachen, Drechslerwaren, Droguen, Karlsbader Salze und einige Mineralwässer.

Dem Interesse für die Gegenstände des Importes schließt sich naturgemäß jenes über die Vertheuerung der für Uruguay bestimmten Waren durch die dort zu Recht bestehenden Zölle an.

In dieser Beziehung sei das Folgende als das Wichtigste aus dem Zolltarife der Republik hier angeführt:

Mit einem Einfuhrszoll von 37% des declarirten Wertes sind belastet: Geistige Getränke, Kleidungsstücke, Chocolade, Tabakfabricate, Zwieback, Schuhwerk, Schirme, Spielkarten, Specerei- und Parfümeriewaren, Möbel, Käse, Fleischconserven, Waffen und Munition, Kerzen und Zündhölzchen.

Mit 20%: Leinen- und Baumwollgewebe.

Mit 15%: Unbearbeitetes Holz, Eisen, Stahl, Kupfer, Bronze, Blei, Zink, Quecksilber, frisches Obst, Dachziegel, Harz, Holzkohle, Schlagloth, Kreide, Theer, Erdpech, Tauwerk von einem größeren als $^1/_2$" Durchmesser.

Mit 5%: Mais, Schiffsmaschinen und solche für industrielle Etablissements, wenn sie mehr als eine Pferdekraft haben, Buchdruck- und lithographische Pressen, Typendruckerschwärze, Zeitungspapier, lithographisches

Digitized by Google

Papier von mehr als 87×54 *cm* Größe, Prachtdruckwerke, Soda, Arzneien gegen die Schafräude, Hopfen, Safran, Blumen-, Klee- und Gemüsesamen, Hausgeräthe, Säuren, Pottasche, Ackerbau- und Straßenbauwerkzeuge, leere Flaschen und Gebinde, Phosphor, Gerberlohe, Farbhölzer, Nähmaschinen und Zündhölzchenschachteln. —

Das gesammte Handwerkzeug, welches zur Erzeugung der öffentlichen Meinung drüben wie hüben zur Anwendung kommt, erscheint also unter diesem mäßigeren Zollsatze mitinbegriffen.

Mit 2%: Ordinäre Bücher, Atlanten und Globen, Apparate zum Studium der Naturwissenschaften, Physik und Mathematik, Steinkohle, See- und Steinsalz, und geschliffene Edelsteine.

Der Zoll für Getreide wird je nach den Preisen festgesetzt, welche eben herrschen.

Alle übrigen hier nicht genannten Waren zahlen 25% ad valorem.

Temporäre Zollerhöhungen kommen wohl vor; so ist z. B. am 1. Juli 1885 eine allgemeine Erhöhung der bestehenden Zollsätze um je 1% eingetreten. —

Über die Verhältnisse des bedeutenden Handels, welcher sich aus dem vorbesprochenen Exporte und der Einfuhr zusammensetzt, kann das Folgende hier gesagt werden:

Der Handel mit Europa liegt ausschließlich in den Händen einiger großer Geschäftshäuser. Für den Export sind von den Waren nicht viele Zwischenstufen zu durchlaufen, da das Fleisch und die mit demselben gleichzeitig gewonnenen Nebenproducte meist direct von den Saladeros aus zur Verschiffung gelangen, während die Schafwolle, das nächst bedeutende Erzeugnis, meist von den Estancieros an die Exporteure verkauft und dann gleich in dem nächstgelegenen Hafen an Bord eines Schiffes gebracht wird. Auch diese Zwischenstufen noch zu umgehen, dürfte für den europäischen Importeur jedenfalls ganz unmöglich sein.

Weitaus die meisten Geschäfte mit Europa werden in Montevideo abgeschlossen, da sich hier die Börse befindet, auf welcher mit Berücksichtigung der europäischen Notirungen die Feststellung der Preise stattfindet.

Märkte werden nicht gehalten. Vom Monate October bis zum December werden die Geschäfte zwischen den Estancieros, Saladeros und den Exporteuren abgeschlossen, welch letztere dann noch für den Absatz auf dem europäischen Markte zu sorgen haben.

Wenn der Export ein lebhafter war, sind Tratten auf Europa — vornehmlich auf die Plätze London, Paris, Marseille, Antwerpen und Hamburg — zu vortheilhaften Preisen zu kaufen. Im weiteren Laufe des Jahres pflegen aber Zinsfuß und Curs bedeutend zu steigen.

Im Großhandel gewährt man meistens 4—5 Monate Credit, doch ist das Wechselsystem nicht in so ausgedehnter Übung, wie in dem europäischen Handel.

In seltenen Fällen nur sind es die »Orientalen«, welche sich mit dem Handel befassen; dieser ist fast durchaus in den Händen von Fremden.

Die wichtigsten Exportfirmen sind Malmann & Comp., Menet & Comp., Ernesto Tornquist & Comp., Abasto Fablada y Cia.

Diesen stehen die folgenden wichtigsten Importfirmen gegenüber: Mallmann & Comp., Adolf Rabe, Menet & Comp., Tornquist & Comp., E. Barthold, C. Behrens, G. Michaelsen & Comp. —

Digitized by Google

Von unseren Landsleuten sind nur die Firmen Müller und L. B. Scheiner bedeutendere. Es sollte wohl keinen Schwierigkeiten unterliegen dürfen, eine Importfirma in Montevideo zu etabliren, welche sich vorzugsweise mit dem Import aus unseren Ländern befasst. Hiezu wäre eine Persönlichkeit erforderlich, die außer der Leistungsfähigkeit unserer Industrie, auch die Eigenheiten von Uruguay aus eigener Anschauung gründlich kennt, und über die genügenden Capitalien verfügt, um etwaige, im Anfange wohl nur schwer vermeidliche Verluste, im Ausblicke auf sicheren reichen Gewinn in der Zukunft, ertragen zu können. Allerdings könnte aber ein solches Unternehmen nur unter der Voraussetzung floriren, wenn eine directe und regelmäßige Dampfschiffahrtsverbindung zwischen unseren Haupthäfen und dem La Plata ins Leben treten würde. Fregattenkapitän Müldner bezeichnet dieses geradezu als eine *conditio sine qua non.*

Von der auf den Handel bezughabenden Gesetzgebung in Uruguay verlautet, dass sie eine nicht genügend stabile, mehr vage, öfteren Abänderungen unterworfene sei. Von der Handhabung der bestehenden Handelsgesetze heißt es, dass die Auslegung oft eine etwas willkürliche sein soll.

Die vertrauenswürdigsten, dem Handel dienstbaren Banken sind die *London y Rio de La Plata*-Bank, *Banco Commercial* und *Banco Ingles.*

Die Münzeinheit ist der *Peso,* welcher in 100 *Centesimos* zerfällt. 3,73 Pesos sind = 20 Frcs. Gold. Im Lande cursiren Silbermünzen à 1 Peso, 50, 20 und 10 Centesimos, dann Kupfermünzen zu 4, 2 und 1 Centesimos. Neben diesen einheimischen Münzen cursiren aber auch englische, französische und italienische Gold- und Silbermünzen zu vollem Werte, wobei der Peso zu 5 Frcs. 36 Cent. gerechnet wird. Der Wert des Pesos ist somit, wie dies auch das Münzgesetz, mit welchem von der Silber- auf die Doppelwährung übergegangen wurde, festsetzt, = 2 fl. 17,083 kr. unserer Silberwährung.

Über die Rechtssicherheit des Handels in Uruguay kann nichts besonders Günstiges gesagt werden. Das Justizwesen ist durchaus nicht auf der Höhe der unbedingten Vertrauenswürdigkeit, welche dasselbe in den europäischen Rechtsstaaten auszeichnet; Beeinflussungen aller Art kommen in Processangelegenheiten vor, und man könnte unter Umständen selbst bei ganz flagranten Rechtsverletzungen auf einen günstigen Ausgang des immer langwierigen und chicanösen Processes, nur bei gleichzeitiger militärisch-maritimer Machtentfaltung mit Sicherheit zählen dürfen.

Die vorzüglichsten Stätten des Handels von Uruguay sind Montevideo, Maldonado und Colonia an dem La Plata, Indenpeudencia, Paysandú und Salto am Uruguay; die Oceanküste besitzt keinen für den größeren Handelsverkehr geeigneten Hafen.

Die Bedeutung von Montevideo überwiegt jene aller übrigen Häfen zusammengenommen; dieser Ort besitzt einen natürlichen Hafen, der für Schiffe von 15' Tiefgang zugänglich ist; größere Schiffe müssen auf der Außenrhede ankern.

Das Anlaufen des Hafens und der Rhede ist allerdings wegen der in der La Plata-Mündung befindlichen Bänke, wegen der starken und unregelmäßigen Strömung, dann wegen der keineswegs diesen Verhältnissen in genügendem Maße Rechnung tragenden, mangelhaften Küstenbeleuchtung, mit gewissen Schwierigkeiten verbunden; alljährlich fallen einige Schiffe diesen Verhältnissen zum Opfer.

Der Hafen selbst ist ein natürlicher; aber er bietet gleichwohl den Schiffen keine vollständige Sicherheit. Das Löschen und Laden geschieht mittels Lichterbooten; die Aufschreibungen des Hafenamtes zeigen, dass durchschnittlich im Hafen an 96, auf der Rhede an 100 Tagen des Jahres diese Arbeiten wegen der Ungunst des Wetters eingestellt werden müssen. An eine Abhilfe dieser Zustände durch Anlage von Quais, an welchen die Schiffe anlegen könnten, ist bis jetzt nicht geschritten worden; es heißt, dass der Einfluss der reichen Häuser, welche das lucrative Geschäft der Besorgung des Ein- und Ausladens in der Hand haben, es bisher stets zu verhindern wusste, dass solche Bauten, die dieses Geschäft nachhaltig beeinträchtigen würden, in Ausführung gebracht worden wären. Andererseits wurde für ein Project zu einem künstlichen Hafenbau Propaganda gemacht, welches so großartig angelegt war, dass man hier wieder zur Annahme gedrängt wird, es sei wohl den Propagatoren mehr um die in Aussicht stehenden enormen Unternehmergewinne, als um die Verbesserung der Hafenverhältnisse von Montevideo zu thun gewesen. —

Die Hafenpolizei wird in genügendem Maße gehandhabt, soferne die Sicherheit der Schiffe gegen Diebstahl u. s. w. in Betracht kommt; dagegen ist die geschäftsmäßig betriebene Verleitung der Mannschaften zur Desertion eine wahre Plage der im Hafen ankernden Schiffe. Wir behalten uns vor, auf diesen in so vielen überseeischen großen Handelshäfen bestehenden Übelstand näher einzugehen, bevor wir mit ALBATROS die südamerikanischen Gewässer verlassen; hier sei nur erwähnt, dass in Montevideo der Beistand der Ortsbehörden zur Gestelligmachung von Deserteuren gewiss nicht zu erlangen sein dürfte, wenigstens insoferne nicht, als die eingeleitete Verfolgung wirklich zum Ziele führen würde.

Mit Schiffsbedarf aller Art ist Montevideo stets reichlich versorgt; auch Reparaturen können in größerem Maßstabe vorgenommen werden, worüber später Näheres.

Betrachten wir noch, bevor wir auf die dem Handel Uruguays und speciell Montevideos dienstbare Schiffahrt eingehen, die Gesammtwerte, welche der Handel der Republik in den letzten Jahren erreicht hat.

Diese Werte betrugen:

im Jahre	an Einfuhren $	an Ausfuhren $
1881	17 919 000	20 230 000
1882	18 175 000	22 063 000
1883	20 322 000	25 222 000
1884	24 550 000	24 759 000
1885	25 275 000	25 253 000
1886	20 195 000	23 812 000

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhren des letzterwähnten Jahres, nämlich des Jahres 1886, vertheilten sich auf die hauptsächlich betheiligten Länder wie folgt (nach der officiellen Publication der *Direction de Estadistica General*):

	Einfuhr von $	Ausfuhr nach $
England	5 611 000	4 989 000
Frankreich	3 110 000	2 598 000
Belgien	862 000	3 791 000
Italien	1 492 000	470 000
Fürtrag...	11 075 000	11 848 000

	Einfuhr von $	Ausfuhr nach $
Übertrag...	11 075 000	11 848 000
Spanien	2 015 000	251 000
Deutschland	2 099 000	366 000
Portugal	62 000	153 000
Vereinigte Staaten	1 247 000	2 719 000
Brasilien	1 487 000	4 481 000
Argentinien	518 000	1 157 000
Chili	198 000	29 000
Paraguay	174 000	5 000
Cuba	193 000	371 000
Andere Länder	1 127 000	2 432 000
Im ganzen...	20 195 000	23 812 000

wie oben.

Von den Verkehrsanstalten, welche diesen Handel vermitteln, interessiren uns zunächst diejenigen, die den inneren Verkehr im Lande zwischen den Productionsstätten und den Handelscentren vermitteln, welch letztere, wie schon früher angedeutet, zugleich die Hauptpunkte für die Consumtion der Einfuhren darstellen.

Eine hervorragende Stelle nimmt in dieser Beziehung in Uruguay die Flussschiffahrt ein. Wir haben schon erwähnt, dass der Hauptfluss Uruguay sehr weit von seiner Mündung in den La Plata nach aufwärts auch für Seeschiffe mittleren Tiefganges noch befahrbar ist. Die officielle Statistik des Jahres 1884 weist in den Flusshäfen Paysandú, Independencia, El Salto, Santa Rosa, Constitucion, La Colonia, Carmelo, Nueva Palmyra, Martin Chico, Rosario, Conchillas, Mercedes, Dolores und Maldonado zusammen eine Gesammtschiffahrtsbewegung von 18 062 Schiffen mit einem Totaltonnengehalte von 2 597 948 *t* aus. Davon entfielen 3428 Schiffe auf die eingelaufenen und 3380 Schiffe auf die ausgelaufenen Dampfer; 5675 Segelschiffe waren ein- und 5579 solche Schiffe ausgelaufen. An Zahl geringer, waren die Dampfer den Segelschiffen um das Fünffache überlegen, da auf die eingelaufenen Dampfer nicht weniger als 1 074 603 *t* gegen 233 429 der Segelschiffe und auf die ausgelaufenen Dampfer 1 060 530 *t* gegen 229 380 der Segelschiffe entfielen. Auch in der Cabotage und Flusschiffahrt ist eben hier wie überall der mächtige Zug der Dampfschiffahrt, die Segelschiffahrt immer mehr und mehr zu verdrängen, unverkennbar.

Der Antheil, welchen die eigene nationale Schiffahrt an diesen Zahlenwerten hat, ist der folgende:

3944 Fahrzeuge uruguayischer Flagge mit 401 411 *t* waren unter den eingelaufenen, 3929 solcher Fahrzeuge mit 385 730 *t* unter den ausgelaufenen Schiffen; es wird somit etwa die kleinere Hälfte des Fluss- und Küstenschiffsverkehres unter der eigenen Flagge Uruguays betrieben.

Nächst der Flusschiffahrt kommen für den inneren Verkehr die Eisenbahnen in Betracht; am 1. Juli 1887 waren folgende Linien im Betriebe:

Centralbahn von Montevideo nach Paso de los Toros	274,4 *km*
25 de Agosto nach San José	32,6 „
Ostbahn: Montevideo nach Pando	34,0 „
Nordwestbahn: Salto nach Sta. Rosa	194,1 „
Nordbahn: Montevideo nach Bara de Sta. Lucia	21,0 „
Im ganzen...	556,1 *km*.

Längs der Eisenbahn, dann nach den größeren Städten und Häfen standen im Jahre 1884 1492 *km* Telegraphenleitung und 160 *km* submarines Telegraphenkabel mit 29 Stationen im Betriebe. Für das Jahr 1885 wird die Gesammtlänge der Telegraphenleitungen auf 1652 *km* angegeben. Beide Hauptzahlen sind aber zu niedrig; die erstere bezieht sich, sowie wahrscheinlich auch die zweite, nur auf die Telegraphenlinien *Telegrafo del Rio de Laplata*, *Telegrafo Oriental* und *Telegrafo Platino Brasiliero*; es gibt aber noch sechs andere Telegraphengesellschaften, nämlich *Telegrafo del Rio Uruguay*, *Telegrafo Sub-Uruguayo*, die vier Leitungen der Eisenbahnen, und die dem Staate gehörende Leitung *Telegrafo Nacional*. Über diese letzteren sechs Leitungen fehlen aber die genaueren statistischen Angaben.

Wo keine Eisenbahnen führen, werden die Warentransporte mittels schwerer Karren bewerkstelligt; Kunststraßen gibt es zwar nur einige wenige, aber das Terrain bietet namentlich in den südlichen Landestheilen, wo es weniger gewellt ist, dem Transporte keine besonderen Schwierigkeiten dar; selbst wenn es durch Regen aufgeweicht worden ist, trocknet es schnell und bietet bald wieder eine feste Oberfläche dar, ein Umstand, durch welchen sich die Transportverhältnisse im Gebiete von Uruguay günstiger gestalten, als in dem größten Theile von Argentinien und selbst von Brasilien. Die geognostischen Unterschiede des Bodens, die wir früher zu erwähnen Gelegenheit hatten, kommen hier in günstiger Weise zur Geltung. Die Eisenbahnen tragen nicht soviel zur Hebung des Verkehres bei, als man anzunehmen berechtigt wäre; nicht allein ist ihre Ausdehnung eine geringe, sondern die Tarifirung ist ausnahmslos eine viel zu hohe, was besonders für die schweren Güter der Landesproduction in sehr fühlbarer Weise hindernd zur Geltung kommt.

Infolge der Thatsache, dass ein großer Theil des Warenverkehres zu und von den Häfen noch auf die angedeutete primitive Weise stattfinden muss, ist es schwer, über die Kosten dieser Transporte etwas Bestimmtes von allgemeinerer Giltigkeit zu sagen; diese Kosten sind eben sehr variabel, durch die eben obwaltenden Verhältnisse beeinflusst. Über die Sicherheit des inneren Verkehres für Person und Eigenthum hört man selten Klage führen; anders mag dies wohl während der Dauer der geradezu periodisch wiederkehrenden Revolutions- oder Aufstandszeiten sein.

Ob die Transporteinrichtungen in der nächsten Zeit einen Aufschwung nehmen werden, ist sehr schwer auch nur vermuthungsweise zu sagen; unter dem Präsidenten Maximos Santos, der seine Herrschaft vornehmlich auf die Heeresgewalt stützte und einen besonderen Ehrgeiz bewies, die beste Armee Südamerikas zu besitzen, ist von den verfügbaren Staatsmitteln wenig auf Investitionen für Verkehrsmittel aufgewendet worden.

Die erste und wichtigste Rolle im Verkehre fällt aber naturgemäß der Hochseeschiffahrt zu. Unter dieser sind es wieder die oceanischen regelmäßig verkehrenden Dampferlinien, die von größter Wichtigkeit sind.

Montevideo, das Centrum des Verkehres von Uruguay, wird von den Schiffen von 14 solcher Dampferlinien berührt. Es sind dies: *The Pacific Company*, deren Dampfer viermal im Monate eintreffen und Liverpool, Plymouth, Bordeaux, Vigo, Lissabon, Rio de Janeiro, Montevideo, Punta de Arenas, Coronel, Zalcahuano, Valparaiso und Callao berühren. Weiters die *Royal Mail Steam Packet Company*, *Allan-Line*, die französische Compagnie der *Messageries maritimes*, *Soc. Gén. d. Transports à Vapeur*, *Chargeurs*

Réunis; die deutschen Gesellschaften: Norddeutscher Lloyd, Kosmos und Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft; die italienischen Gesellschaften: *La Veloce*, *Navigazione Generale Italiana*; die belgische Gesellschaft Lambert und Holt, die amerikanische *United States and Brasilian Mail Steamship Company*, endlich die brasilianische Gesellschaft *Companhia de Navigação a Vapor Nacional Brazilheira.*

Monatlich laufen an 40 regelmäßige und ebensoviele, manchmal noch mehr unregelmäßige Dampfer in Montevideo ein. Mehr als anderswo kann man vielleicht in diesem großen Handelshafen die Bemerkung machen, wie sehr die Segelschiffahrt von der Dampfschiffahrt überwogen und zurückgedrängt wird.

Obwohl außer Beziehung zu den Verkehrsverhältnissen stehend, mag hier, da wir von der Schiffahrt Montevideos reden, der häufige Besuch dieses Hafens durch Kriegsschiffe Erwähnung finden. Während der Jahre 1883 und 1884 besuchten den Hafen von Montevideo mit längerem oder kürzerem Aufenthalte von unserer Monarchie die Corvette AURORA (1884), dann von anderen Kriegsflaggen: Deutschland 2 und 0, Nordamerika 2 und 4, Argentina 2 und 3, Brasilien 1 und 2, Spanien 1 und 2, Frankreich 6 und 5, England 14 und 9, Italien 1 und 3, Russland 1 und 0, Chili 0 und 1, Holland 0 und 1; nur im Jahre 1884 findet sich auch ein eigenes Kriegsschiff, das Kanonenboot GENERAL ARTIGAS, unter den Kriegsschiffen aller Flaggen verzeichnet, welche Montevideo besuchten.

An zusammenfassenden Zahlenangaben über den Schiffsverkehr liegen uns für Montevideo die Totalwerte für das Jahr 1885, und die Vertheilung des Schiffsverkehres auf die einzelnen Flaggen für das Jahr 1884 vor.

Der Totalverkehr 1885 betrug:

		Segelschiffe			Dampfer		
Schiffe langer Fahrt	Eingelaufen	631	mit	332 089 *t*	618	mit	900 873 *t*
	Ausgelaufen	527	„	284 495 *t*	634	„	936 728 *t*
Cabotage und Flusschiffahrt	Eingelaufen	2131	„	123 754 *t*	1194	„	1 039 529 *t*
	Ausgelaufen	2254	„	165 957 *t*	1165	„	1 023 477 *t*

Im ganzen also:

Eingelaufen	1249	Hochseeschiffe	mit 1 232 962 *t*
„	3326	Küsten- u. Flussfahrzeuge	„ 1 163 283 *t*
Ausgelaufen	1161	Hochseeschiffe	„ 1 221 223 *t*
„	3419	Küsten- u. Flussfahrzeuge	„ 1 189 434 *t*
Ergibt eine Gesammtbewegung im Hafen und auf der Rhede von			4 806 902 *t*

Rücksichtlich der Vertheilung auf die einzelnen Flaggen, mit Ausschluss unserer eigenen Handelsflagge, welche mit 29 eingelaufenen und 28 ausgelaufenen Schiffen von im ganzen 20 323 und 19 542 *t* participirte, ergaben sich für das Jahr 1884 die folgenden Zahlen:

	Eingelaufen		Ausgelaufen	
Flagge	Schiffe	*t*	Schiffe	*t*
England	433	524 691	372	481 480
Frankreich	134	210 921	115	189 613
Deutschland	171	168 821	141	151 722
Italien	197	152 197	165	139 105
Schweden und Norwegen	89	49 592	63	36 409
Brasilien	78	32 720	76	34 787

Digitized by Google

Flagge	Eingelaufen Schiffe	Eingelaufen t	Ausgelaufen Schiffe	Ausgelaufen t
Spanien	108	34 411	103	33 154
Vereinigte Staaten......	48	31 562	34	23 505
Belgien	20	23 938	21	26 523
Argentinien	9	4 889	—	—
Dänemark.............	14	3 392	14	3 263
Russland	4	2 878	2	1 520
Uruguay..............	2	1 213	—	—
Andere...............	17	3 468	17	3 501
Im ganzen zuzüglich der Schiffe unserer Flagge	1353	1 265 016	1151	1 144 097
worunter Dampfer......	643	913 473	602	866 181

Diese Zahlen zeigen unter anderem das Überwiegen der englischen Flagge und die Thatsache, dass Uruguay eine eigene nationale Hochsee-Schiffahrt beinahe gar nicht entwickelt hat.

Werfen wir noch in Kürze einen Blick auf die wesentlichsten, mit dem Staatswesen der Republik zusammenhängenden Gegenstände, bevor wir uns der Hauptstadt und der Besprechung der Verhältnisse zuwenden, welche ALBATROS dort eben vorfand.

Die öffentlichen Finanzen sind geordnete; bei einer Staatsschuld, welche etwa dem fünffachen Jahreseinkommen des Staates gleichkommt, hat Uruguay kein entwertetes, mit Zwangscurs im Umlaufe befindliches Papiergeld, wie dies in den Nachbarstaaten Argentinien und Brasilien der Fall ist, obschon in diesen Staaten das Verhältnis der Schuld zu der Jahreseinnahme ein günstigeres ist, indem die erstere nur etwa das Viereinhalbfache der letzteren erreicht. Nur 1 327 778 Pesos Papiergeld befanden sich in Uruguay am 1. Jänner 1885 im Umlaufe.

Das Jahresbudget für 1886/87 wies folgende Positionen auf:

Einnahmen.	$
Zolleinnahmen	7 260 000
Directe Steuern	1 888 000
Patente............................	775 000
Stempel	565 000
Öffentlicher Unterricht................	210 000
Post	165 000
Municipalsteuern.....................	1 300 000
1% Abgabe von Gratificationen etc......	369 200
Verschiedene Einnahmen	512 000
Summe...	13 044 200

Ausgaben.

Öffentliche Verwaltung................................	$ 7 663 714
Schuldenverzinsung und -Tilgung	„ 5 328 227
	$ 12 991 941.

Der Stand der öffentlichen Schulden war am 1. Jänner 1885 $ 55 751 418.

Den Zöllen fällt die Hauptrolle in den Einnahmen zu; 1882/83 waren von 10,9 Mill. Einnahmen 6,9 Mill. Zolleinkünfte; in der 18monatlichen

Finanzperiode 1883/84 entfielen auf 17,8 Mill. Einnahmen 10,9 Mill. Zollertrag.

Wir forschen vergebens in diesem neuesten (dem *Diplom.-statist. Jahrbuche* entlehnten) Budget nach dem Antheile, den die wichtigste der öffentlichen Ausgaben, nämlich jene für Schul- und Studienwesen an den $7^1/_2$ Mill. Verwaltungs-Ausgaben hat. Wir müssen uns also diesfällig mit den um einige Jahre älteren Daten begnügen, welche der *Annuario Estadistico* für 1884 — die erste zusammenhängende Jahresstatistik officieller Provenienz für Uruguay — uns vermittelt, und thun dies um so lieber, als durch einige retrospective Angaben hier noch der Beweis erbracht zu sein scheint, dass für die Volkserziehung — diese unfehlbare Bürgschaft gedeihlicher, staatlicher Entwicklung — in jährlich zunehmender Weise gesorgt wird.

Der erwähnte *Annuario* weist nach, dass im Laufe des Jahres 1884 454 214,97 Pesos für Zwecke des öffentlichen Unterrichtes ausgegeben worden sind. Auf das eigentliche Lehrpersonal entfallen von dieser Summe an 257 000, auf das Lehrerbildungswesen gegen 18 000, auf die Centralleitung 20 000, auf die departementalen Commissionen 33 000, auf Inspicirungen 8000, auf die departementalen Schulbehörden an 10 000 Pesos. Der Rest geht auf Gebäude, Mieten, Installationen, Reparaturen, Lehr- und Lernmittel auf.

Der Volksschulunterricht wurde an 27 331 Schüler beiderlei Geschlechter ertheilt, wovon 14 455 Knaben, die restlichen 12 876 Mädchen. Die Zunahme der Zahl der Volksschulen betrug im Laufe des Jahres 17 und die gleichzeitige Zunahme der Anzahl der Schüler und Schülerinnen 1162; 320 vom Staate erhaltene Volksschulen waren mit Ende des Jahres 1884 in Thätigkeit. Von den Schülern gehört beinahe die Hälfte — 12 388 — von den Schulen der fünfte Theil — 63 — dem Departement Montevideo an. Von den 214 Lehrern und 362 Lehrerinnen sind 132 und nur 60 fremder Nationalität. Der Lehrberuf wird mitunter in sehr jugendlichem Alter angetreten; die Statistik weist 24 Lehrer und 136 Lehrerinnen auf, die zwischen dem 15. und dem 20. Lebensalter stehen, dagegen nur 27 Lehrer, die älter als 40, und nur 23 Lehrerinnen, die älter als 35 Jahre sind. In diesen Zahlen sind die Privatschulen nicht inbegriffen, welche aber seit der im Jahre 1876 erfolgten Errichtung einer Generaldirection des öffentlichen Unterrichtes unter der Aufsicht dieser Centralbehörde stehen.

Zieht man die Jahre 1876 und 1883 in Vergleich, so ergibt sich eine Zunahme von 108 öffentlichen und 206 privaten Schulen; eine Zunahme von 9159 Schülern beiderlei Geschlechter in den ersteren und von 12 613 Schülern in den letzteren Schulen, dann eine Zunahme von 234 Lehrkräften in den öffentlichen und von 466 in den privaten Schulen. Aus diesen Zahlen, welche eine erfreuliche Erweiterung der Lehranstalten erkennen lassen, folgt, dass die privaten Anstalten — wenigstens extensiv — es in der Erweiterung ihrer Thätigkeit im erwähnten Zeitraume den Staatsschulen zuvorgethan haben; leider konnte der Verfasser des officiellen statistischen Werkes, auf das wir uns hier stützen — wie er es ausdrücklich hervorhebt — nicht in den Besitz der Daten pro 1884 seitens der Privatanstalten gelangen; es ist uns daher nicht möglich geworden, das absolute Verhältnis der Privatschulen zu den Staatsschulen zu erfahren. Brachelli gibt für 1885 — also ein Jahr später, als die hier früher gegebenen Zahlen — 354 staatliche und 429 private Volksschulen mit 30 302 und

20 899 Schülern beiderlei Geschlechter an. Dazu kommen ferners noch 17 geistliche Schulen mit 2751 Adepten, 7 protestantische Schulen mit 445 Schülern, ein Militärcollegium mit 41 und die Kunst- und Gewerbeschule mit 601 Frequentanten.

Die Republik besitzt wohl eine Universität, an welcher 44 Professoren, worunter 20 Spanier und 6 Italiener, thätig sind; aber für den Mittelschulunterricht ist gar nicht in selbständiger Weise gesorgt; dieser wird an der Vorbereitungssection der nur die juristische und die medicinische Facultät umfassenden Universität ertheilt. In den Jahren 1884 und 1885 war diese Vorbereitungssection von 792 und 805, die medicinische Facultät von 170 und 236, die juridische von 186 und 286 Hörern besucht. Die Zahl der sich den höheren Studienfächern widmenden Jünglinge ist also in diesem einen Jahre von 1148 auf 1327 gestiegen; nur etwa der dritte Theil der Universitätshörer ist übrigens zu den *Reglamentados* gehörig, also dasjenige, was wir unter ordentlichen Hörern verstehen — so unordentlich unsere ordentlichen Hörer mitunter, unverbürgten Nachrichten zufolge, es mit dem Hören auch nehmen sollen. Auffallend gering ist die Zahl der vorkommenden Graduirungen; im Jahre 1884 erlangten 34 Schüler der Vorbereitungssection den Grad des Baccalaureus, nur 5 Mediciner und 15 Juristen aber den Doctorhut.

Besondere Erwähnung verdient in diesem Lande, welches seine Industrie erst zu entwickeln hat, die Kunst- und Gewerbeschule.

Diese Schule hat seit dem Jahre 1878 ihre Schülerzahl mehr als verdoppelt; diese stieg nämlich in dem angegebenen Zeitraume von 234 auf 581. Sie erfreut sich einer gewissen besonderen Obsorge von Seite der Regierung und soll auch demnächst einen eigenen, ihrem erweiterten Wirkungskreise entsprechenden Bau erhalten. Der größte Theil der Schüler befindet sich in dem Lebensalter zwischen 13 und 20 Jahren; einem Schüler von 26 und zweien von 24 Jahren finden sich je einer von 8 und 9, dann 6, 8 und 12 von 10, 11 und 12 Jahren gegenüber. Die verschiedensten Handwerke und Kunsthandwerke werden hier, oft unter keiner anderen Anleitung als jener durch ältere oder absolvirte Zöglinge der Anstalt selbst, gelehrt. Das officielle Programm zählt diese Gegenstände in folgender Reihenfolge auf: Holzschnitzerei, Photographie, Buchbinderei, Anstreicherei und Lackiren, Lithographie, Steinmetzerei, Holzschneidekunst, Rahmenschnitzerei, Buchdruckerkunst, Büchsenmacherei, Zimmermannskunst, Mosaikarbeiten, Kesselschmiederei, Uhrmacherei, Instrumentenerzeugung, Tuchmacherei, Möbelfabrication, Holzmodelliren, Gießen, Drechslerei, Töpferei, Schuhmacherei, Gipsmodelliren, Bildhauerei, Schneiderei und Goldarbeiterkunst.

Solche Vielseitigkeit der gewerblichen Ausbildung, welche von dieser Schule angestrebt wird, mag es wohl unmöglich machen, hier einen geregelten Lehrplan nach Art der europäischen Gewerbeschulen zur Durchführung zu bringen; der fachliche Unterricht dürfte wohl nur ein solcher von Fall zu Fall, nach Maßgabe der eben vorhandenen Lehrkräfte und nach den Wünschen und Neigungen der Zöglinge sein können, d. h. soweit eben diese letzteren überhaupt immer zur Geltung kommen mögen. Denn es muss berücksichtigt werden, dass — wie Fregattenkapitän Müldner berichtet — diese Schule zugleich als eine Art von Correctionsanstalt, als ein Jugendasyl im Sinne der Umgestaltung verwahrloster Jünglinge zu nützlichen Arbeitern und Staatsbürgern verwaltet wird. Deshalb wohl steht sie auch, wie der genannte Stabs-

Digitized by Google

officier bei Besuch dieser Anstalt zu seiner Verwunderung wahrnahm, unter militärischer Leitung; wohl mag die Behandlung der verschieden gearteten Schüler eine ebenso verschiedene sein, als die Gewerbe es sind, die das Programm aufzählt, und wie die Thätigkeiten, welche hier entfaltet werden. Die Anstalt besitzt z. B. eine vollständige Tuchfabrik und Schneiderei, die für das Militär arbeitet, ohne dass der Kriegsminister Reclamationen über Beeinträchtigung der Industrie zu besorgen braucht, da ja eine solche im Lande noch nicht existirt; zugleich ist die Anstalt aber auch ein Musikconservatorium, und es sind an ihr 13 Musiklehrer thätig neben 9 Lehrern der Volksschulgegenstände, 13 Lehrern der Gewerbe und Kunstgewerbe, 29 Werkstättenmeistern und 16 Werkstättengehilfen und Aufsehern über die Schüler. Die Schule besitzt 63 von Dampf getriebene Motoren und ebensoviele Handarbeitsmaschinen, dann 5 Dampf- und elektrische Kraftgeneratoren. —

Unsere Besprechung der staatlichen Einrichtungen Uruguays wollen wir nicht abschließen, ohne der Wehrmacht zu gedenken, auf deren Pflege der vorletzte Präsident — Maximos Santos — wie schon erwähnt, seine Macht vornehmlich zu stützen für nothwendig fand, und der er seine besondere Sorgfalt angedeihen zu lassen wusste.

Die Armee der Republik theilt sich in drei Jägerbataillone zu Fuß, welche etwas sonderbarerweise mit den Nummern 1, 3 und 5 bezeichnet sind; dann in fünf Cavallerie- und zwei Artillerieregimenter. Die beiden ersten Jägerbataillone zählen 3—4 Stabsofficiere, 25—29 Oberofficiere und je 360 Unterofficiere und Jäger; das dritte, die Nummer 5 führende Bataillon aber besteht aus 3 Stabs-, 17 Oberofficieren und 568 Unterofficieren und Jägern. Jedes der Cavallerieregimenter zählt 2—3 Stabs- 13—17 Oberofficiere und 210 Mann. Das 1. Artillerieregiment besteht aus 4 Stabs-, 30 Oberofficieren und 624 Mann. Das zweite Artillerieregiment zählt 1 Stabs-, 7 Unterofficiere und 103 Mann.

Die Bewaffnung und Bekleidung der Armee ist eine sehr gute zu neueu; das 1. Artillerieregiment und das 5. Jägerbataillon sind mit Remington-Carabinern, die übrigen Truppen mit Remington-Gewehren bewaffnet. Die drei Jägerbataillone, drei der Cavallerieregimenter und das 1. Artillerieregiment bilden die Garnison der Hauptstadt; das 2. Artillerieregiment bildet die Besatzung des Forts Artigas. Die Leibgarde des Präsidenten muss auch zur Garnison von Montevideo gerechnet werden.

Die Kasernen, in welchen die Truppen zu Montevideo untergebracht sind, zeigen eine sehr reine Haltung und sogar einen gewissen Luxus in ihrer Einrichtung. Das letztere gilt besonders in der Kaserne in der *Calle Agraciada*, welche den Namen des Generals Artigas führt, und in welcher das 5. Jägerbataillon dislocirt ist. Dem 1. und 3. Jägerbataillon sind die Kasernen *Cuartel de Dragones* und *Cuartel Morales* zugewiesen, von welchen die erste in der Straße *Patagones* im Westen der Stadt, die zweite in dem *Cordon*, dem neuentstandenen Stadttheile im Osten situirt ist.

Die Elitetruppe der Armee Uruguays ist unstreitig das 1. Artillerieregiment. Dasselbe bewohnt eine sehr geräumige Kaserne am Platze *Artola*, und ist vorzüglich ausgerüstet.

Es besitzt nämlich dieses Regiment 40 Krupp'sche 8 *cm*, eine Gebirgsbatterie von Krupp'schen 7,5 *cm*; vier 8 *cm* Armstrongs; eine Batterie 48 *mm*-Cristoff-Mitrailleusen, und 14 Nordenfelt'sche Mitrailleusen. Für alle diese Geschütze ist die Bespannung stets vorhanden. In den Munitions-

depôts des Regiments sind 25 000 Shrapnels, 250 000 Granaten mit den dazu gehörigen Zündsorten, 500 000 Frictionsbrandeln, 300 000 Mitrailleusenpatronen, 500 000 Kardusen und 300 Quintal englisches Pulver vorräthig.

Die Cavalleriekaserne liegt außerhalb der Stadt, in der etwa 1 Meile entfernten Vorstadt *Villa de Union*, die mit Montevideo durch einen macadamisirten Weg in Verbindung steht.

Die Berufsofficiere der Armee Uuruguays ergänzen sich aus der *Escuela de Aunas*, einer Art von Militärakademie, die gegen 40 Schüler zählt.

Diese Anstalt liegt am *Paso de Molino* und vermeidet in ihrer Anlage und Einrichtung jede Art von Großartigkeit und unnützen Prunk.

Die Polizei, welche auch zur bewaffneten Macht gerechnet werden darf, da sie der executiven vom Präsidenten bekleideten Gewalt bedingungslos Folge zu leisten hat, ist zu großem Theile beritten. —

Wenn auch nicht mit der Armee Uruguays, so doch mit der Erwähnung derselben und ihrer Dislocationen, haben wir nun schon so zu sagen unseren Einzug in die Hauptstadt der Republik gehalten.

Die Stadt Montevideo verdankt ihren Ursprung der uralten Eifersucht zwischen Spanien und Portugiesen; denn nicht die für den Handel günstige Lage war es, die zur Errichtung einer Ansiedlung auf diesem Punkte führte, sondern der Vicekönig von Buenos-Ayres, Zabala, wählte im Jahre 1717 den Hügel, auf dem Montevideo heute zum Theile steht, seiner günstigen militärisch dominirenden Position halber zur Anlage eines gegen die Aggressionen der Portugiesen gerichteten Forts. Erst zehn Jahre später führte man die ersten Ansiedler von den Canarien und aus Andalusien übers Meer, um die öde Befestigung zu einer Colonialstadt umzugestalten. Man wird durch diesen Ursprung Montevideos unwillkürlich an die Grenzlager der römischen Legionen erinnert, aus denen später Metropolen des Handels, Centren der Cultur und des politischen Getriebes, ja Residenzen mächtiger Monarchien entstanden sind.

Mehr als 50 Jahre nach der Niederlassung der ersten bürgerlichen Ansiedler zählte Montevideo erst 6460 Bewohner; es will aber beinahe scheinen, dass diese Zahl — einer sonst sehr verlässlichen englischen Quelle entnommen — noch zu hoch gegriffen sei, vielleicht sich nicht auf die Stadt, sondern auf das ganze Departement Montevideo bezogen haben mag; denn Felix de Azara in seinen *Viages por la America dèl Sud* führt mit vollster Bestimmtheit und Genauigkeit die Resultate einer von der Municipalität Montevideos im Jahre 1803 vorgenommenen Volkszählung an, die für Montevideo 3033 Weiße, 141 freie Neger und *Pardos* — wörtlich Panther, hier für Farbige gebraucht — 899 Sclaven, 603 Soldaten, im ganzen also 4722 Einwohner ergab. Eine ebenfalls alles Vertrauen verdienende Zählung fand im Jahre 1813 statt; denn da handelte es sich um die Grundlage für die Lebensmittelvertheilung in der eingeschlossenen und schwer bedrängten Stadt. Diese Zählung ergab 21 000 Einwohner; eine genaue Arbeit von Arsène Isabelle, im Jahre 1850 in französischer Sprache erschienen, untersucht Fragen der Colonisation und Immigration, wendet daher den Bevölkerungszahlen besondere Aufmerksamkeit zu; diese Broschüre beziffert die damalige Einwohnerzahl Montevideos mit 23 404 Seelen, und zwar für das Jahr 1835; im Jahre 1843, acht Monate nach Beginn der Belagerung, zählte man 31 189 Menschen innerhalb der Tranchéen; für das Jahr 1877 berechnete Sen. Vaillant, Director der staatlichen statistischen Bureaux, die Bevölkerung

der neuen und alten Stadt Montevideo mit 91 187 Einwohnern. In der Gegenwart kann, wenn die unter der Direction des Deputirten Nicolas Granada im Departement Montevideo 1884 vorgenommene Zählung zur Grundlage genommen wird, die Einwohnerzahl der Stadt als die Zahl von 115 000 übersteigend berechnet werden.

Diese Zahl beträgt nahezu genau den fünften Theil der gesammten Einwohnerschaft der Republik, und schon aus dieser Thatsache kann auf die centrale und vorwiegende Bedeutung geschlossen werden, welche hier die Hauptstadt für den Staat hat.

Der volle Name der Stadt lautet *San Felipe y Santiago de Monte Video*; der Hügel, auf dem die Stadt zum Theile erbaut ist, hat ihr den Namen gegeben, unter welchem sie jetzt allgemein, auch officiell, stets einfach benannt wird. Dieser Hügel erhebt sich an seiner höchsten Stelle nur 95′ über den Wasserspiegel des La Plata. Die *Sierra do Cerro*, welche die nordwestliche Seite der Bai von Montevideo begrenzt, erhebt sich hingegen bis zu einer Höhe von 505′, eine bemerkenswerte und seltene Unterbrechung der einförmig niedrigen Ufer des La Plata.

Die Stadt bedeckt das Terrain einer in den Strom vorspringenden Halbinsel oder Landzunge, die von den Wellen des La Plata bespült wird. Sowohl die alte als die neue Stadt zeigen eine regelmäßige Anlage; die neue Stadt ist durch die *Calle della Ciudadela* von der alten Stadt getrennt; diese Straße ist auf den ehemaligen Glacis angelegt, bildet also dasjenige, was bei uns typisch als Ringstraße bezeichnet wird. Die zahlreichen niedrigen Häuser mit flachen Dächern geben der Stadt für den Fremden hie und da ein an den Orient erinnerndes Aussehen: sehr oft sind die Häuser nach der in spanischen und portugiesischen Ländern vielfach verbreiteten Sitte, mit Aussichtsthürmen versehen, — „*from which the merchants look out for ships*“ — erklärt ein englischer Beschreiber.

Große Pracht und sehr kostbares Material ist vielfach an die einzelnen Bauten gewendet worden. Die Kathedrale, das Gouvernementspalais, die Börse, mehrere Kirchen und Kapellen, die Markthallen, das Theater Solis, und auch private, villenartige Paläste — wenn der letztere Ausdruck gestattet ist — können als bedeutende Bauten bezeichnet werden. Auch andere öffentliche Gebäude ziehen die Aufmerksamkeit auf sich; namentlich sind die Universität, ein Nationalmuseum, eine öffentliche Bibliothek u. s. w. bemerkenswert.

Die gut gepflasterten Straßen bilden auch hier die charakteristischen Häuserquadrate der amerikanischen Städte; die bestehenden Häuserblöcke haben eine Breite von 200—300′. Die Stadt hat sechs große Plätze, welche zumeist mit freundlichen Gartenanlagen geziert sind. Die Straße, *Calle del 18 Julio* genannt, theilt in geradlinigem Verlaufe die neue Stadt in zwei Theile; sie mündet in den Platz *Plaza de la Independencia*, welcher an Stelle des alten, von 2000 *Guarany*-Indianern erbauten Forts steht; dasselbe wurde von 1835 — 1868 als Marktstätte benützt und erst im Jahre 1877 wurden die Reste der alten Werke geschleift und der jetzige schöne Platz geschaffen.

Sämmtliche obersten Staatsbehörden, sowie die diplomatischen Vertretungen der europäischen und amerikanischen Länder bei der Republik Uruguay haben ihren Sitz in Montevideo; unsere Monarchie ist hier durch einen Ministerresidenten, welcher zugleich bei der argentinischen und der Regie-

rung von Paraguay accreditirt ist, vertreten. Die Interessen unserer an Ort und Stelle befindlichen Landsleute werden in erster Instanz durch einen Honorarconsul vertreten. Die Zahl der in Montevideo lebenden österreichischen oder ungarischen Staatsangehörigen ist übrigens bis jetzt noch keine sehr bedeutende, ebenso nehmen sie in der Mehrzahl keine besonders hervorragenden Stellungen ein; einige treiben kleinere Handelsgeschäfte oder Gewerbe, weitaus die meisten aber finden bei der sehr entwickelten Küsten- und Flusschiffahrt und als Hafenarbeiter und Lastträger in Montevideo ihr Fortkommen.

Als militärischer Platz betrachtet, kann Montevideo eine hohe strategische Bedeutung gewiss nicht abgesprochen werden; denn noch heute kann man nach der Lage dieses Punktes sagen, dass er der Schlüssel zum La Plata sein könnte. Doch entspricht die gegenwärtige Bewehrung des Platzes dieser Bedeutung nicht.

Auf dem hohen *Monte Cerro* — 486 engl. Fuß — befindet sich das alte, jetzt Artigas benannte Fort, ein Steinbau, der mit Geschützen von 8-, 9-, 18-, 24-, 36- und 68-pfündigem Kaliber bestückt ist. Alle diese Geschütze gehören sehr veralteten Constructionsmethoden an; nur vier Kanonen sind Hinterlader. Die hohe Lage dieses Forts würde es allerdings in gewissem Maße vor einer besonders wirksamen Beschießung von Schiffen aus schützen. Eine Torpedoflotille könnte, mit Montevideo als Ausgangs- und Stützpunkt, so lange der *Monte Cerro* die Beschießung der Stadt und des Hafens zu hindern vermöchte, dem Vordringen feindlicher Streitkräfte in den La Plata, Uruguay u. s. w. empfindlichen Abbruch thun. Der Sperrung des Hafens durch Seeminen würden die hier meistens sehr bewegte See und die heftigen Strömungen sehr hinderlich sein.

Es führt uns dies zur Besprechung der Verhältnisse Montevideos, als Hafenort betrachtet, und wollen wir zunächst die Directiven wiedergeben, welche Fregattenkapitän Müldner rücksichtlich des Anlaufens der Rhede und des Hafens zu befolgen anräth.

Die Küste von Uruguay bietet nur niedrige, bis auf höchstens 18 Seemeilen sichtbare Orientirungspunkte dar; die Mündung des La Plata muss demnach von einem astronomisch sehr genau bestimmten Punkte aus angethan werden. Leuchtthürme findet man auf der Südküste auf *Cap Polonio*, *Cap Sta. Maria*, *San José*, *Ignacio Point*, und auf der Ostspitze der *Maldonado*-Bai; als Orientirungspunkte sind außerdem die 1765′ hohe Spitze der *Sierra de las Animas*, der Leuchtthurm der Insel *Flores* und endlich das Leuchtschiff der englischen Bank sehr günstig. Nach Passirung der Insel *Flores* bieten der *Monte Cerro*, der Leuchtthurm der Spitze *Brara*, sowie der südöstliche Thurm der Kathedrale von Montevideo sehr gute Peilungsobjecte.

Aus dem Quadranten zwischen NO und SO ankommend, steuere man im Curse West zwischen *East Point*, der *Maldonado*-Bai und der Insel *Lobres*, sowie zwischen der Insel *Flores* und dem Leuchtschiffe der englischen Bank, bis man im Curse NW den *Monte Cerro* gerade vorne peilt; in diesem Curse kann dann direct weiter auf die Rhede gesteuert werden.

Mit Hilfe der angegebenen Orientirungspunkte kann man Montevideo wohl auch bei Nacht anlaufen; die weitere Fahrt aber bis zum eigentlichen Hafen fortzusetzen, erscheint namentlich in einer sehr dunklen Nacht keineswegs räthlich, da man schwer in der Lage ist, die hier herrschenden, sehr variablen Strömungsverhältnisse genügend zu berücksichtigen, anderseits aber

die große Zahl der hier stets verankerten Schiffe das Einlaufsmanöver bei Nacht wesentlich erschweren muss. Bei ausgelöschten Leuchtfeuern wäre von dem Anlaufen von Montevideo in einer dunklen Nacht jedenfalls abzurathen; das Loth allein könnte hier nicht immer einen ganz verlässlichen Führer abgeben.

Bemerkt muss werden, dass die Verdunklungen des Leuchtfeuers der Insel *Flores* keine vollständigen sind, sondern dass das Licht während der Dauer der Verdunklungen, selbst schon an der Sichtbarkeitsgrenze des Feuers, nur als schwach geblendet erscheint.

Die Tiefen der Bai von Montevideo variiren zwischen 19 und 20′ und der Grund ist überall ein schlammiger. Es soll constatirt sein, dass Hafen und Rhede seit Beginn unseres Jahrhunderts um 5 engl. Fuß an Wassertiefe eingebüßt haben.

In der Bai, und zwar im nordwestlichen Theile derselben, befindet sich *Rat Island*, welche Insel ehemals befestigt war. In der Peilung SO z. S $^1/_2$ S. auf 4 Kabel von dieser Insel entfernt, befinden sich die *Sarina*-Felsen, über welchen nur 3′ Wasser steht.

Eine zweite Untiefe in der Peilung N, 3 Kabel von *Rat Island* entfernt, führt 2′ Wasser, und eine auf 3,5 Kabel O z. N von *Rat Island* liegende Untiefe ist 7′ unter dem Wasserspiegel.

Die „Familien“-Felsen befinden sich auf der Ostseite der Bai, etwa 8 Kabel von *San José* in NNO-Peilung mit 1—2′ Wasser.

Die Windrichtungen, welche während des Aufenthaltes des ALBATROS (Februar) beobachtet wurden, waren meist aus SSO über O bis NNO.

Nachdem die Bai von SO über N gegen W ziemlich geschützt ist, verursachen Winde, die aus diesen Richtungen kommen, keinen erheblichen Seegang, währenddem Winde von SO bis W meist von lästig starkem Seegange begleitet sind, welcher den Verkehr auf der Rhede und selbst im Hafen begreiflicherweise auf das unangenehmste erschwert.

Die Strömungen sind im allgemeinen wohl von den Gezeiten abhängig, werden aber vielfach auch von den eben herrschenden Winden influenzirt. Die Flutströmung dauert gemeiniglich sieben, die Ebbeströmung meistens fünf Stunden. Die letztere erreicht eine Geschwindigkeit bis 2 Seemeilen. Die während des Aufenthaltes des ALBATROS beobachteten Niveaudifferenzen betrugen 1,1 Faden. Nachdem die Tiefe des inneren Hafens nur 15—17′ ist, so können nur wenig tauchende Schiffe in dem Hafen ankern; die übrigen müssen auf der Rhede liegen bleiben.

Trotz des schlammigen Ankergrundes können die Ankerplätze im Hafen nicht als vollkommen verlässliche angesehen werden; bei den öfters auftretenden Pamperos und den sonstigen heftigen Winden kommt es vielfach vor, dass Schiffe ins Treiben gerathen.

Schiffe, die im Hafen ankern können, vertaüen sich am besten mit zwei Ankern, die in den Richtungen SO—NW ausgebracht werden. Wegen des steten Wechsels der Strömungen, sowie wegen der engen Raumverhältnisse ist es räthlich, den Kettenwarrel anzuwenden.

Im östlichen Ufertheile der Bai trifft man ein sandiges Gestade an; im westlichen Theile hingegen, namentlich am Abhange des *Monte Cerro*, ist das Ufer felsiger Natur. Von *Pta. San José* bis gegen *Tunda Pt.* führt ein gegen 6 *m* hoher Quai, an dem bis zur Eisenbahnstation zahlreiche hölzerne Landungsbrücken und kurze Steindämme angebaut sind. Kriegsboote

Digitized by Google

legen gewöhnlich an den Landungstreppen des Hafenamtes an. Zwischen der *Pta. San José* und der *Pta. Sarandi* findet man zwei circa 10 *m* lange Steindämme, an welchen aber nur Boote von weniger als 2 *m* Tiefgang anlegen können. An dem westlichen Ufer, wo viele Schlachthäuser installirt sind, führen mehrore hölzerne Landungsbrücken weit in das Wasser hinaus.

In die Bai münden drei Flüsse: der *Rio Secco* im NO, der *Rio Miquelete* im N und der *Rio Pantanosa* im NW; diese Flüsse sind aber alle seicht und nur für Boote kleinster Gattung befahrbar.

Wir haben schon früher Gelegenheit gehabt, darauf hinzudeuten, dass Montevideo wenig Aussicht hat, Einrichtungen zu erhalten, welche man unter dem Namen von Hafenbauten zusammenfassen könnte; für die anderen Bedürfnisse der Schiffahrt ist aber in jeder Weise, infolge des regen Schiffsverkehres, auf das Beste gesorgt.

Montevideo besitzt z. B. drei Docks; der eine, im Süden der Stadt gelegen, gehört dem Baron Mana und kann Fahrzeuge bis zu 14′ Tiefe aufnehmen. Die beiden anderen liegen im Bereiche des Städtchens Cerro und sind Eigenthum der Firma Cibils. Diese beiden Docks gehen ineinander; sie bilden einen zusammenhängenden, in den Felsen gegrabenen Dockkörper. Der obere Theil ist 125′ lang und 59′ breit; er wird durch zwei Flügelthore von dem unteren Theile separirt, der 150′ lang und 63′ breit ist. Dadurch, dass man die Flügelthore parallel zur Längsachse des Docks stellt und sie an den Wänden derselben versichert, können die beiden Docktheile vereinigt werden, welche dann zusammen für Schiffe von 275′ Länge und 59′ Breite genügen. Die Tiefe der Docks misst 17′; das Schwimmthor ist nach der Seite hin verschiebbar. Drei Centrifugalpumpen besorgen die Trockenlegung dos Docks; eine derselben muss bei eingedocktem Schiffe stets in Thätigkeit bleiben, um das eindringende Quellwasser zu bewältigen.

Arsenale in dem gemeiniglich unter diesem Worte verstandenen Sinne gibt es in Montevideo wohl nicht; aber sie werden durch mehrere, auf das Beste eingerichtete Maschinenwerkstätten und durch die mit der *Escuela de Artes y Oficios* verbundene Staatswerfte vollkommen ersetzt. Diese Staatswerfte hat schon eine größere Zahl von Dampfbarkassen, und selbst Kanonenboote erbaut.

Der Umstand, dass die erwähnte Werfte mitten in der Stadt liegt, macht es nöthig, dass die auf ihr erbauten Fahrzeuge zum Zwecke der Stapellassung durch mehrere Straßen der Stadt transportirt werden.

Von den Maschinenwerkstätten, in welchen sowohl Neuerzeugungen als auch größere Reparaturen vorgenommen werden können, sind jene der Firma Hartley & Cibils die namhaftesten. ALBATROS kam während seines Aufenthaltes in Montevideo auch in die Lage, die Dienste der eben genannten Maschinenfabrik zur Ausführung einer ziemlich bedeutenden Reparatur in Anspruch nehmen zu müssen. Der schadhaft gewordene Kolben eines der beiden Dampfcylinder musste nämlich, als eine Reparatur nicht mehr als lohnend erkannt worden war, neu erzeugt werden. Diese Arbeit wurde in dem genannten Etablissement zwischen dem 5. und 20. Februar auf das zufriedenstellendste um den Preis von 485 Pesos, d. i. 1053 fl. 21 kr. Gold, ausgeführt.

Vorräthe jeder Art sind immer in ausreichender Menge zu haben.

Die öffentliche Wohlthätigkeit hat in Montevideo manche gemeinnützige Anstalt geschaffen; in erster Linie verdienen die zum Dienste

der öffentlichen Krankenpflege errichteten Anstalten erwähnt zu werden. In mehrfachen anderen, meistens der Privatwohlthätigkeit entstammenden Stiftungshäusern u. s. w. wird für Sieche, Erwerbsunfähige, Waisen oder Correctionsbedürftige ausreichend gesorgt.

Das *Hospidal de Caridad*, im Osten der Stadt nahe dem Meere gelegen, ist ein ansehnliches Gebäude, dessen Front über 600′ lang ist. Das zweistöckige Haus kann 400—500 Kranke aufnehmen. Es steht unter Aufsicht der städtischen Municipalität und wird von dem Ertrage einer jährlich veranstalteten Lotterie erhalten. Der menschenfreundliche Don Francisco Antonio Maciel war im Jahre 1783 der Gründer dieses Spitals.

Das *British Hospital* wird von den Engländern Montevideos unterhalten; es kann 50 Kranke beherbergen. Engländer werden in diesem Spitale unentgeltlich aufgenommen, verpflegt und behandelt. Angehörige anderer Nationen sind von der Aufnahme nicht ausgeschlossen, müssen aber einen Peso täglich der Anstalt vergüten.

Ein italienisches Spital ist von geringerer Bedeutung.

In der Vorstadt *Reducto* befindet sich ein Irrenhaus „*Masricomio Nacional*"; ein Waisenhaus, eine Armenanstalt, die Bettler und alte Leute verpflegt, dann mehrere sogenannte *Asilos Maternales*, von barmherzigen Schwestern unterhalten, in welchen verwahrloste Kinder aufgenommen werden, endlich ähnliche Anstalten für Correctionszwecke, namentlich von Mädchen, beschließen die Reihe der zahlreichen, ansehnlichen, human und gut verwalteten und geleiteten öffentlichen Wohlthätigkeitsanstalten von Montevideo.

Die Thätigkeit Montevideos ist vorzugsweise jene einer großen Handelsstadt; eine eigene Industrie ist bis jetzt nur in geringem Maße entwickelt. Von Zweigen industrieller Thätigkeit, die man in Montevideo beobachten kann, nennt Fregattenkapitän Müldner die folgenden:

Erzeugung von Stearin-, Wachs- und Talglichtern, Seife, Wachszündhölzchen, Rauchtabak und Cigarren, eiserne Bettstellen, Töpferwaren, Besen, Bürsten, Körbe, Schuhzeug, Flaggen, Billards, Wagen und Gewichte, Sattelzeug, Teigwaren, Chokolate und Biscuits, Liqueure; die Maschinenfabriken fanden bereits Erwähnung; außer diesen sind einige Gerbereien und Brauereien zu nennen.

Die Kohle, diese Lebensbedingung für die Entwicklung so ziemlich jeder größeren Industrie, kommt unter den Naturschätzen Uruguays wohl vor, da in der Provinz Minas ausgedehnte Kohlenlager entdeckt worden sind; gegenwärtig muss sich Montevideo aber noch an die über See zugeführte englische Kohle halten. Es wird solche von Cardiff, Sunderland, Glasgow und New-Castle importirt; man schätzt den gewöhnlich am Lager befindlichen Vorrath auf reichlich 50 000 *t*. ALBATROS bezog Cardiff-Kohle von der Firma Wilson zum Preise von 39 sh. oder 19 fl. 89 kr. Gold; die Dampfer der überseeischen Linien sollen mit Vorliebe $^2/_3$ Cardiff-Kohle mit $^1/_3$ New-Castle mischen; man behauptet, dass dieses Mischungsverhältnis eine bessere Heizkraft erzeugt, als es jeder einzelnen dieser Gattungen eigen ist.

Lebensmittel aller Art, sowohl der frischen zu täglichem Gebrauche, als der für den Seeproviant erforderlichen, sind in Hülle und Fülle vorhanden; ALBATROS hatte zu bezahlen für:

Frisches Fleisch	24,5	per Kilo
Frisches Brot	34,72	„ „
Reis	34,72	„ „

Mehlspeise		65,2	per Kilo
Bohnen		39,06	„ „
Erbsen		47,74	„ „
Salz		8,68	„ „
Käse (Eidamer)	2 fl.	17,0	„ „
Cacao	2 „	38,8	„ „
Zucker		65,1	„ „
Gebrannter Kaffee	1 fl.	26,0	„ „
Wasser pro Gallone		2,17	„ „
Rum pro Liter		51,53	„ „
Wein „ „		60,76	„ „

Die Wasserversorgung der Stadt ist, wie aus der Thatsache, dass das Wasser bezahlt werden muss, hervorgeht, eine künstliche. Die Leitung, welche das Trinkwasser für die Stadt und den Bedarf der Schiffe zuführt, stammt erst aus dem Jahre 1870. Bis zu dieser Zeit war Montevideo auf das in Cisternen gesammelte Regenwasser angewiesen, und wenn solches zu mangeln begann, so musste das Wasser auf eine Distanz von 10 geogr. Meilen mittels Tragthieren herbeigeschafft werden, da die in die Bai mündenden Flüsse unter solchen Umständen entweder auch ausgetrocknet waren oder durch die Flutströmungen verbrackt wurden. Selbst dem Wasser der wenigen vorkommenden Quellen wird nachgesagt, dass es durch Infiltration so salzig sei, dass man es z. B. thatsächlich zum Waschen nicht benützt. Die jetzige Wasserleitung führt das Wasser des Flusses Sta. Lucia zu; drei separate Dampfmaschinen, von denen jede einzelne mächtig genug ist, um den ganzen Bedarf herbeizuschaffen, arbeiten Tag und Nacht; das Wasser wird durch Saug- und Hebepumpen aus dem Flusse durch gusseiserne Röhren von 1′ im Durchmesser in die großen nahe der Stadt befindlichen Bassins geführt und von da mittels eines regulirten Schleusenwerkes in die Stadt geleitet. Diese großartige Anlage ist die Privatunternehmung dreier tüchtiger Speculanten gewesen; sie heißen Lezica, Lamms und Trynn und mit ihnen müssen die Hauseigenthümer Pachtverträge für den Wasserbezug abschließen. Monatlich sollen über 50 Millionen Hektoliter Wasser in die Stadt geleitet werden. Die Versorgung der Schiffe mit Wasser geschieht durch Zwischenhändler, die das Wasser wohl mit Lichterbooten unter Bord bringen, aber das Einpumpen in das Schiff der Schiffsbemannung überlassen.

Die Anlagen der Wasserleitung, die Docks, die Maschinenfabriken, die von uns erwähnten öffentlichen Gebäude und Anstalten bildeten ebensoviele interessante Objecte, deren Besichtigung die Stabsangehörigen des ALBATROS die vom Dienste freigelassenen Stunden gerne widmeten. In erster Reihe des Interesses aber standen zwei staatliche Anstalten, die wir uns zu erwähnen bis jetzt aufgespart haben. Diese sind die öffentliche Bibliothek und das Nationalmuseum. Die Bibliothek besitzt 18 000 Bücher nebst der entsprechenden Zahl von Schriften, Karten und Abbildungen, Photographien u. s. w.; bis zum Jahre 1884 war sie bis spät in die Nacht hinein der öffentlichen allgemeinen Benützung zugänglich. Nachdem aber die geführten Aufschreibungen auf 2000 Tagesbesucher nur gegen 40 solcher Besucher nachweisen konnten, welche die Nachtstunden zum Besuche der Bibliothek vorzogen, wurde vom Jahre 1884 an der nächtliche Bibliotheksdienst eingestellt. Von Interesse ist es, die in der Bibliothek erhaltene Übersicht der periodischen Literatur Uruguays zu erfahren. Im Jahre 1883 gab

es 83, im Jahre 1884 119 Periodica; von der letzteren Zahl waren 28 tägliche, 14 zweitägige, 27 halbwöchentliche, 30 wöchentliche, 9 halbmonatliche und 11 monatliche Publicationen; 75 davon waren der Politik, dem Handel und den täglichen Nachrichten gewidmet; 20 Zeitschriften literarischen Inhaltes, 6 landwirtschaftliche, je 5 philosophische nnd sonst rein wissenschaftliche, 4 religiöse Blätter, 2 humoristisch-satyrischen Inhaltes und nur 1 Blatt war der Unterhaltung und ebenfalls nur eines der Juristerei vorbehalten. 111 Periodica erscheinen in spanischer, 3 in italienischer, je 2 in französischer und portugiesischer, 1 in deutscher Sprache.

Das Nationalmuseum verdankt den bedeutenden Aufschwung, den es in den letzten Jahren genommen hat, seinem Director Senor D'Halwryn y Bauzá, welcher sowohl persönlich im Lande Reisen zur Sammlung von Objecten paleontologischen, archäologischen und rein naturwissenschaftlichen Interesses unternimmt, als auch sein Personal in dieser Weise in steter Bewegung erhält; besonders ist auch sein Streben dahin gerichtet, durch Anknüpfung und Erhaltung von Verbindungen mit gebildeteren Leuten im Inneren des Landes, durch Unterstützung seitens der Regierungsbeamten im Innern u. s. w., und nicht zum geringsten Theile durch den mit Glück eingeleiteten Austauschverkehr mit anderen Museen, die Schätze dieser Anstalt fortwährend zu vermehren. Im Jahre 1884 hat der genannte Director allein 27 ausgedehntere Reisen im Bereiche der Republik gemacht.

Die erst vor kurzem ins Leben gerufene paleontologische Abtheilung besitzt ein Exemplar des *Mylodon robustus*, einen großen Theil eines *Megatherium Americanum* und ein Stück des Panzers eines *Glyptodon Laeris*. Die archäologische Abtheilung ist besonders reich; sie enthält höchst interessante Gegenstände, welche über die Lebensweise, die Sitten und Gewohnheiten der Ureinwohner zur Zeit der spanischen Eroberung des Landes erwünschten Aufschluss geben. Im ganzen besitzt das Nationalmuseum 18 241 Gegenstände. In 149 Tagen, während deren das Museum im Jahre 1884 dem Publicum geöffnet war, wurde dasselbe von 7239 Personen besucht.

Es war übrigens die Zeit, welche ALBATROS vor Montevideo zubrachte, wenig geeignet, um sich dem ruhigen Besuche von wissenschaftlichen Anstalten, der Erforschung von Daten über Handel und Wandel ungestört zu widmen. Wenigstens war die Förderung, die man sonst — und wohl auch hier soweit als thunlich — in diesen Thätigkeiten von den im Lande Ansäßigen erfuhr, hier in natürlicher Weise durch die allgemeine Aufregung beeinträchtigt, die eben aus Anlass der bevorstehenden Neuwahl eines Präsidenten in allen Schichten der Gesellschaft von Montevideo herrschte — eine Aufregung, die begreiflich wird, wenn man sich an die Skizze der Vorgänge erinnert, die wir als bei jeder Präsidentenwahl in ziemlich regelmäßig wiederkehrender Weise vorkommend weiter oben gegeben haben.

Der am Staatssteuer befindliche Mann, welcher eben nun — da seine gesetzmäßige Zeit nahezu abgelaufen war — einem erst zu wählenden Nachfolger weichen sollte, war der von uns schon erwähnte Präsident *Teniente General Don José Maximos Santos*. Die Partei, die ihn auf den Präsidentenstuhl gehoben hatte und sich nun am Ruder befand, war die der *Colorados*; die keineswegs schwache Partei der *Blancos* trat energisch in die vorbereitende Wahlaction ein — der Präsident von Uruguay wird verfassungsmäßig durch die vereinigten Repräsentantenkammern gewählt — und die Wogen der Wahlbewegung gingen hoch; d. h. ins dort Landes-

übliche übersetzt, eine revolutionäre Bewegung der Partei der *Blancos* wurde vorausgesehen.

Präsident Maximos Santos, ein *Self-made man* im weitesten amerikanischen Sinne dieses Wortes, der seine Laufbahn als Karrenführer und einfacher Soldat begonnen, sein Aufsteigen zum Officier und Obersten des 5. Jägerbataillons, endlich zum Präsidenten der Republik nur seiner hervorragenden Begabung, seiner Energie und Freigebigkeit dankte, übrigens als nicht wählerisch in der Wahl der zum Ziele führenden Mittel geschildert wird, schien nach dem, was man sich in der Stadt erzählte, keine Lust zu haben, die Macht aus der Hand zu geben, die er durch vier Jahre bekleidet hatte.

In seiner Jugend hatte Santos allerdings kaum die nothwendigste Schulbildung genossen; aber seine rasche, echt südländische Auffassungsgabe, sowie der Verkehr mit gebildeten Personen hatten das Fehlende längst ersetzt, und thatsächlich hatte die Republik unter seiner Amtsführung sich nicht über Mangel an Pflege der öffentlichen Interessen zu beklagen gehabt. Selbst von Gegnern des Präsidenten Santos konnte man bestätigen hören, dass er seine besondere Thätigkeit den wichtigen und gemeinnützigen Institutionen zugewendet habe; in erster Linie war es die Armee, deren Ausbildung er, selbst aus ihren Reihen hervorgegangen, sein Augenmerk in der wohlwollendsten Weise zuwandte; — um auf sie seine Macht zu stützen, sagten die Gegner. Allerdings konnten die Anhänger des Präsidenten nicht in Abrede stellen, dass Santos bei einer gesetzlichen jährlichen Besoldung von 18 000 Pesos, ein Vermögen von über 11 Mill. Pesos angesammelt hatte. Aber dies ist nicht allein zu sehr landesüblich, sondern entspricht so vollständig der in Amerika überhaupt gang und gäben Auffassung von der berechtigten Ausnützung eines Staatsamtes durch dessen Träger, dass dieser Umstand auf die Anhänger des Präsidenten keinen abträglichen Einfluss zu üben geeignet war. Ebenso wie von dem enormen Vermögen des Präsidenten, sprach man ungescheut von der Art, wie er dasselbe sichergestellt habe; ein Theil sei, so sagte man, außer Landes in Sicherheit; ein anderer Theil, aus Liegenschaften im Lande bestehend, sei durch einen Scheinverkauf an den englischen Ministerresidenten ebenfalls Confiscationen oder dergleichen Maßregeln entrückt.

Die Wiederwahl eines Präsidenten ist gesetzlich unzulässig; nun wollte die Partei des zum Abtreten bestimmten Präsidenten Santos, der es auch zum größten Theile darum zu thun war, ihre einflussreiche und deshalb lucrative Stellung im Lande nicht zu verlieren, es dahin bringen, dass zum Präsidenten eine bedeutungslose Person — dasjenige, was unsere Finanzkönige in ihren Verwaltungsräthen einen Strohmann nennen — zum Präsidenten, Santos aber zum Vicepräsidenten gewählt werde; das weitere Calcül war, dass der neue Präsident bald unter irgend einem der nur allzuleicht zu schaffenden Vorwände zum Abtreten veranlasst werde, wodurch dem neuen Vicepräsidenten — Santos — durch eine volle Wahlperiode hindurch neuerdings die Macht zugefallen und er das nächstemal wieder wählbar geworden wäre.

Gegen eine solche Lösung der obschwebenden Frage nahmen nun die *Blancos* entschieden Stellung; diesmal wurde der Einfall der bewaffneten Freischaren, die diese Partei aufzubringen vermochte, von argentinischem Gebiete aus vorbereitet oder beabsichtigt; Reclamationen gegen die argenti-

nische Regierung hatten keinen Erfolg; man musste sich zu gewaltsamer Abwehr rüsten, und es geschah noch während des Aufenthaltes des ALBATROS, dass ein guter Theil der Garnison von Montevideo an den Uruguay nach Paisandú beordert wurde; auch der Kriegsminister mit etwa 25 Officieren begab sich dahin.

Dieser Gang der Dinge hatte zur Folge, dass die in Montevideo ängstlich gewordenen Gemüther der Fremden, welche einen Aufstand in der Stadt selbst, bei Gelegenheit der Wahl, besorgt hatten, sich wieder beruhigten; die Consuln hatten schon begonnen, ihren Staatsangehörigen Schutzbriefe, sogenannte *Cartelas*, auszustellen, welche sie in die Lage setzen sollten, sich für alle Fälle als Landesfremde auszuweisen, namentlich sie vor der besorgten zwangsweisen Einstellung in die Armee oder in die Nationalgarde zu bewahren. Montevideo blieb aber ruhig; als am 1. März der greise Dr. F. A. Vidal zum Präsidenten gewählt wurde, trotzdem er — ein zweiter Luigi Manin — unter Thränen gefleht haben soll, man möge ihm diese Bürde erlassen, kam es zu keinerlei Ausschreitungen. Freilich gehörte der neue Präsident, der vornehmlich seines ungeheueren Reichthumes wegen ausgesucht worden sein soll, den vorläufigen Platzhalter für Santos abzugeben, auch der Partei der *Colorados* an, soferne man den alten, schon jeder politischen Ambition baren Greis überhaupt zu einer entschiedenen Partei rechnen konnte. Vidal war der Vorgänger Maximos Santos' auf dem Präsidentenstuhle gewesen, der ihn am 1. März 1882 dort abgelöst hatte; nun ward er sein Nachfolger — aber die Voraussicht, mit der Fregattenkapitän Müldner die Ansicht aussprach, es werde seine Amtsführung nicht von langer Dauer sein, ist in Erfüllung gegangen; schon am 24. Mai 1886 legte Vidal seine Würde nieder; Santos, der die bewaffneten Vaterlandsretter niedergeworfen, und die Argentinier, die bei dieser Gelegenheit gefangen worden waren, ohne viel Worte nach Buenos-Ayres zur Disposition der dortigen Regierunggeschickt hatte, trat als Generalkapitän an die Spitze der Regierung, bis mit 18. November desselben Jahres der zweite in diesem Jahre gewählte Präsident, Maximo Tajes, den Präsidentenstuhl bestieg.

Der officielle Verkehr, den der Schiffscommandant in Montevideo mit den dortigen höchsten Würdenträgern zu führen hatte, wurde natürlich durch die erregten und kritischen Zustände, die eben herrschten, etwas beschränkt; so kam z. B. Fregattenkapitän Müldner nicht in die Lage, durch eine Aufwartung die persönliche Bekanntschaft der interessanten Induvidualität des Präsidenten Santos zu machen; der Präsident und seine Minister hatten wichtigeres zu thun, als Etikettebesuche zu empfangen und zu machen; es mussten Vertretungen genügen, wie sie in solchen Fällen üblich sind.

Nachdem aber durch den ruhigen Verlauf der Wahl eines Präsidenten für die an die in Uruguay lebenden Staatsangehörigen unserer Monarchie jede Gefahr einer Beunruhigung geschwunden, ein anderes Schutzbedürfnis als in normalen Zeiten also nicht mehr vorhanden war, zögerte Fregattenkapitän Müldner nicht, die Reise nach Buenos-Ayres am 5. März anzutreten, und dies umsomehr, als auch der unsere Monarchie vertretende Ministerresident, Baron Salzberg, keinen Anlass mehr fand, noch länger in Montevideo zu verweilen. Fregattenkapitän Müldner nahm also die Gelegenheit wahr, dem genannten hohen diplomatischen Functionär S. M. Schiff ALBATROS zur Überfahrt nach Buenos-Ayres, wo Baron Salzberg bei der

Regierung Argentiniens in gleicher Eigenschaft wie in Uruguay und Paraguay beglaubigt ist, zur Verfügung zu stellen.

Am 5. März, um 1^h 25^m nachmittags, vorließ ALBATROS den Ankerplatz von Montevideo, um die kurze Überfahrt nach Buenos-Ayres anzutreten.

Nachdem die Außenrhede verlassen worden war, wurde nach Angabe des Lotsen in den Curs SW $^3/_4$ 4 W gesetzt und in diesem Curse bis 6^h 50^m abends 29 Meilen zurückgelegt. Hierauf wurde gegen das Leuchtfeuer von der *Cuirassier-* und dann gegen jenes der *Chico*-Bank gesteuert. Flauende, leichte Brisen begleiteten die Fahrt, welche der navigatorischen Schwierigkeiten wegen gänzlich unter Dampf zurückgelegt wurde. Das letzterwähnte Leuchtfeuer wurde um $4^3/_4$ Uhr morgens des 6. März passirt. Um 8 Uhr morgens kam an Steuorbord die Küste der *Colonia* in Sicht; um 11 Uhr vormittags wurde der Hafenlotse eingeschifft und nach dessen Angaben das Schiff um 1^h 30^m nachmittags, nahe an der Mündung der Einfahrt der *Boca del Riachuelo*, in 3,6 *m* Tiefe vierkant vertaût.

Argentina.

Digitized by Google

11. Buenos-Ayres.

Wenn man in unbefangener Weise an die Prüfung der Vorstellungen geht, welche man über die Größe der einzelnen Ländercomplexe der bewohnten Erde in sich aufgenommen hat, so wird man sich gestehen müssen, dass diese Vorstellungen sehr unrichtige sind, und zumeist die Ausdehnung der außereuropäischen Länder in einem ganz unrichtigen, viel zu kleinen Bilde unserem Geiste vorschwebt. Erst auf reflectivem Wege, wenn wir nämlich das Gebiet der Zahlen betreten, und da die erforderlichen Vergleiche anstellen, gewinnen wir die richtigen Anschauungen über die thatsächlich bestehenden relativen Größenverhältnisse; solange wir uns nur das Bild vergegenwärtigen, welches sich unserem Gedächtnisse eingeprägt hat, können wir sicher sein, gänzlich falsche Vorstellungen zu besitzen. Den Grund zu diesen falschen Vorstellungen legen schon die in der Schulzeit zum Unterrichte benützten Karten; auf Blätter gleicher Größe werden einzelne Welttheile, Staaten, Länder, gezwängt, und um dieses zu ermöglichen, wird der Maßstab bei jeder einzelnen Karte willkürlich gewählt; kaum zwei oder drei Blätter eines Kartenatlasses sind nach dem gleichen Maßstabe gezeichnet. Den gleichen Nachtheil, welchen die Schulatlanten in dieser Richtung aufweisen, auf welchen Atlanten so zu sagen unsere geographischen Jugendeindrücke beruhen — unverlöschbare Eindrücke wie alle Eindrücke, welche aus der Jugend stammen — ist aber auch so ziemlich allen jenen geographischen Karten eigen, welche wir später zu irgend welchem Orientirungszwecke zur Hand nehmen; die ursprünglich aufgenommenen irrigen Größenbilder werden immer aufs neue dem Auge vorgerückt und befestigen sich immer mehr und mehr.

Wie unbedeutend erscheint z. B. auf den Karten, die wir zur Hand zu nehmen gewohnt sind, die Größe der südamerikanischen Staatenconföderation, welche unter dem Namen der argentinischen Republik zusammengefasst wird; wie wenig sind wir gewohnt, zur richtigen Vorstellung der Größe dieses Staatengebildes erst dadurch zu schreiten, das wir auch dem Maßstab Beachtung schenken, in welchem das Blatt gezeichnet ist. Wenn wir dies aber thun, so finden wir alsbald zu unserer Überraschung, dass dieses Land sich über nicht weniger als 35 Breiten- und etwa 20 Längengrade erstreckt

Digitized by Google

und eine Bodenfläche von 3 027 088 km^2 [1]) darstellt, das ist eine Größe besitzt, welche beiläufig der sechsfachen Ausdehnung Deutschlands, Frankreichs oder Spaniens, der zehnfachen Größe Italiens gleichkommt.

Dieses ungeheuere Ländergebiet ist von der Natur mit ausgiebigen Hilfsquellen für das menschliche Leben ausgestattet; wenn der natürliche Reichthum des Landes etwa jenem Deutschlands gleichgestellt wird, was von Kennern desselben als eine sehr niedrige Schätzung angesehen wird, so wäre das Territorium der argentinischen Republik reichlich im Stande einer Bevölkerung von 250 Millionen Menschen die Deckung der nöthigen Lebensbedürfnisse zu bieten. Gegenwärtig leben aber nur wenig über drei Millionen Menschen (3 026 000, nach officieller Schätzung des Jahres 1882) hier; und die Gegenüberstellung dieser wenigen Zahlen zeigt unverkennbar, welche enorme Entwicklung den argentinischen Ländern noch bevorstehen mag. Es fehlt dem Haushalte der argentinischen Länder eben jetzt noch und wohl noch auf längere Zeit hinaus dasjenige, was in unvergesslicher Weise als „das wertvollste Capital im Staate“ bezeichnet worden ist; dieses Capital — der arbeitende culturbringende Mensch — muss in ausreichender Menge erst in das Land gebracht werden. —

Seit Argentinien aus einer endlosen Reihe blutiger Kämpfe in das Stadium ruhiger Entwicklung und aufstrebender Cultur getreten ist, hat unverkennbar die Erkenntnis dieser Nothwendigkeit mächtige Wurzeln im Lande gefasst; wir werden im Laufe dieser Besprechung noch Gelegenheit haben, auf die Einrichtungen und Bestrebungen zurückzukommen, welche den Beweis liefern, dass man in der argentinischen Republik die Förderung der Einwanderung zum Zwecke der ausgiebigeren Bevölkerung des noch so sehr menschenarmen Landes, als eine der Hauptaufgaben der Regierungsthätigkeit anzusehen angefangen hat.

Von diesem Standpunkte aus, als ein begehrenswertes Ziel der europäischen Auswanderung, verdient die argentinische Republik die hauptsächlichste Aufmerksamkeit der europäischen Staaten; es ist vielleicht die Zeit nicht ferne, dass in Europa ein großartiger Zug zur Auswanderung platzgreifen mag; gewiss ist aber, dass es gegenwärtig schon kein Land auf der Erde gibt, welches so eifrig bestrebt ist, den mehrerenorts bestehenden Zug der Auswanderung in seine Grenzen zu lenken, wie die argentinische Republik.

Aus dieser Ursache mag es gerechtfertigt erscheinen, wenn wir vorerst einiges über die allgemeinen Verhältnisse des Landes zur Anschauung bringen.

Was zunächst die geographische Stellung und die horizontale Gliederung des Landes anbetrifft, so muss zugestanden werden, dass dieselben keine besonders günstigen genannt werden können. Vornehmlich kommt in dieser Richtung in Betracht, dass die dem Staate zugehörende Seeküste nur von geringer Ausdehnung ist, während zugleich im Westen eine riesige Gebirgskette den Verkehr nach außen wesentlich beschränkt. Dagegen ist das Land durch eine große Anzahl schiffbarer Flüsse durchzogen, von welchen mehrere

[1]) Diese Größenangabe entstammt officiellen argentinischen Quellen. Nach der in der geographischen Anstalt von J. Perthes in Gotha vorgenommenen Arealberechnung, beträgt der Flächeninhalt Argentiniens 2 835 970 km^2, unter Rücksichtnahme auf die nach dem Vertrage vom 23. Juli 1881 geschlossenen Grenzverträge mit Chili bezüglich der Theilung von Patagonien und des Feuerlandes.

Digitized by Google

Ströme ersten Ranges sind. Allerdings findet in Bezug auf die durch die Wasserläufe gegebene Zugänglichkeit des Gebietes der argentinischen Staaten ein wesentlicher Unterschied zwischen den östlich und den westlich gelegenen Landestheilen statt. Die ersteren sind durch die Flüsse in vortheilhaftester Weise für den Verkehr aufgeschlossen, während die westlichen Staaten, oder wie sie nach der argentinischen Verfassung gemeiniglich genannt werden, — Provinzen — den Charakter entlegener Binnenländer aufweisen, obschon sie keineswegs durch hohe und unwegsame Gebirge von dem Verkehre mit dem Osten getrennt werden.

In der verticalen Configuration des Landes herrschen die weitläufigen Ebenen, unter dem Namen der La Plata- und patagonischen Ebenen bekannt, bei weitem vor; sie bilden den charakteristischen Hauptzug der verticalen Gestaltung des Landes. Die Form des Hoch- und Gebirgslandes zeigt sich im Gebiete der argentinischen Republik nur an drei Stellen, nämlich im Nordwesten, im Centrum und im Südosten. Aber nur an der erstgenannten dieser drei Stellen tritt das Gebirge in beherrschender Weise und in großartigen Dimensionen auf, den Nordwesten des argentinischen Landes an den Grenzen gegen Bolivia und Chili erfüllend, während das Bergland im Centrum und jenes im Südosten nur in sehr beschränkter Ausdehnung und in wenig ausgezeichneten Formen aus dem Flachlande sich erhebt. Gleichwohl erreicht in diesem letzteren Gebirgssysteme die *Sierra de la Ventana* unter 38° 11′ 45″ südl. Breite und 61° 56′ 18″ westl. Länge von Greenwich die in diesem Theile des Continentes ganz ungewöhnliche Höhe von 3500 engl. Fuß über der Meeresfläche.

Außer den erwähnten drei Gebirgssystemen verdient noch eine kleine Berglandschaft im äußersten Nordosten des Landes Erwähnung, welche von der brasilianischen Grenze her das Territorium der *Missiones occidentales* zwischen den Flüssen Paraná und Uruguay durchzieht, und in ihrem westlichen Theile *Sierra del Iman* genannt wird. Obgleich diese Berglandschaft nur geringe Bodenerhebungen aufweist, so ist sie doch für die Orographie dieses Theiles des argentinischen Territoriums von wesentlicher Bedeutung, weil durch dieses kleine Gebirge und seine Verzweigungen in dem Gebiete zwischen den genannten beiden großen Flüssen die Mannigfaltigkeit der Oberflächengestaltung, der glückliche Wechsel zwischen Ebene, Hügel und Berg bedingt wird, wodurch dasselbe sich nicht allein in seinem landschaftlichen Charakter, sondern auch in seinen Bodenverhältnissen in Bezug auf die Cultur so vortheilhaft von den südlichen, ganz ebenen Pampas auszeichnet.

Das wichtigste Flussystem, bis jetzt das einzige, welches zu Bedeutung gelangt ist, ist jenes des La Plata, welcher mächtige Strom der Gesammtheit der in seinem Gebiete liegenden Staaten den Collectivnamen La Plata-Staaten gegeben hat. Der La Plata entsteht aus der Vereinigung des Paraná und des Uruguay; sein Stromgebiet nimmt nahezu den vierten Theil des südamerikanischen Continentes ein. An der Vereinigungsstelle der beiden genannten Flüsse hat der La Plata sofort die Breite von 24 Seemeilen; an seiner Mündung in den Ocean, zwischen Cap Sta. Maria und San Antonio, erreicht die Breite des Stromes 165 Meilen. Diese Mündung ist somit die breiteste von allen Flüssen der Welt; beim Amazonenstrome wird allerdings die Mündungsbreite mit 240 Seemeilen angegeben, aber davon entfallen über 100 Meilen auf die zwischen beiden Mündungsarmen liegende Insel Marajão, während beim La Plata die ganze enorme Breite der Mündung von den Ge-

wässern des Stromes selbst eingenommen wird. Das linke Ufer des La Plata ist meist felsig und mäßig erhöht, das rechte Ufer aber, aus den Ablagerungen des Paraná gebildet, ist durchwegs sandig und niedrig. Das Uferterrain steigt nur langsam an, bis es mit 6—15 *m* Höhe über dem Wasserspiegel das Niveau der Pampas bildet.

Auf dem Uruguay reicht die Seeschiffahrt bis Paysandú, bei hohem Wasserstande selbst bis El Salto; auf dem Paraná reicht die Seeschiffahrt zu allen Zeiten des Jahres bis Rosario und ist dieselbe meistens auch bis Corrientes und Poadas möglich.

Die Seeküste der argentinischen Republik, welche ihrer ganzen Ausdehnung nach einem einzigen Staate derselben, nämlich der Provinz Buenos-Ayres zugehört, ist sehr einförmig, niedrig und wenig gegliedert. Von der Punta Piedras an der Südseite der Einfahrt in den La Plata zieht sich die sandige und niedrige Küste, nur hie und da vereinzelt Bäume oder einiges Gebüsch zeigend, erst gegen Süden und dann in einem Bogen gegen Osten um Cap Antonio hin, auf diese Art einen flachen Busen, die große Bai oder Ensenada von Sanborombon bildend, in welche zwei kleine Flüsse: der Rio Sanborombon und der Rio Salado münden. Der erstere Fluss ist sehr wasserarm, während eines großen Theiles des Jahres auch vollständig ausgetrocknet; der letztere ist wegen der ihm vorgelagerten Barren nur für die kleinsten Schiffe zugänglich. Die ganze Bucht bietet überhaupt nur sehr wenige verlässlichere Ankerplätze dar, umsomehr als der Grund hier meist aus der sogenannten Tosca besteht. Diese Tosca ist ein sehr verhärteter Thon, ein auch in den Pampas vielfach vorkommendes Mergel-Conglomerat, von der Härte mäßig gebrannter Ziegel; als Ankergrund hat die Tosca die ungünstigen Eigenschaften von Felsgrund, indem die Anker an den zahlreichen Höhlungen dieses harten Grundes stets der Gefahr des Brechens ausgesetzt sind.

Vom Cap San Antonio, welches dem Namen eines Caps wenig entspricht, da es viel mehr ein niedriges Vorland, als ein Vorgebirge ist, nimmt die Küste eine südsüdwestliche Richtung bis zum Cap Corrientes; auf dieser ganzen Strecke erhebt sich die aus Sandhügeln und Dünen gebildete Küste nur bei Punta Medano bis zu 160′ über dem Meere. Weiter südlich ist eine Salzwasserlagune bemerkenswert, welche sich zur Anlage eines künstlichen Hafens eignen dürfte und in die einige kleine Flüsse münden, von welchen der Rio Taudil als der bedeutendste angesehen werden kann. Vom Cap Corrientes an, welches ein hohes, kühn aufsteigendes Vorgebirge ist, läuft die Küste in nahezu völlig gerader Linie und einförmiger Gestaltung in der Richtung W z. S bis gegen die Bahia Blanco, gemeiniglich Bahia Blanca genannt. Dr. Wappäus gibt über die einförmige Gestaltung dieses Küstenstriches ein anschauliches Bild mit den folgenden Worten: „Auf der Seekarte erscheint die Küstenlinie in so regelmäßiger Figur und für eine der See ausgesetzte Küste in so wenig unterbrochener Linie, dass ein mit Seekarten bekanntes Auge an der Richtigkeit der Zeichnung zu zweifeln versucht ist. Nicht eine Öffnung, welche das kleinste Segelschiff aufnehmen könnte, nicht ein bemerkenswerter Vorsprung und kein Fluss, dessen Mündung nicht durchwatet werden könnte, zeigt sich an dieser langen traurigen Küstenstrecke. Eine starke Brandung bricht sich beständig an dieser Küste, und nirgends besteht in der Nähe des Ufers ein sicherer Ankerplatz; und um den unwirtlichen Charakter vollständig zu machen, besteht das gegen das Meer sich neigende Innere aus einem wüsten Landstriche, der selbst von

den Indianern gemieden und von ihnen *Huecnou-Mapu*, d. i. das Land des Teufels, genannt wird.«

Erst die schon früher erwähnte Bahia Blanco bildet eine wirkliche Hafenbucht an der argentinischen Küste im Süden des La Plata. Diese Bucht stellt sich als eine schmale, tiefeinschneidende Bai dar, an deren innersten Winkel im Jahre 1828 ein Grenzposten (*La Forteleza Protectora Argentina*) angelegt worden ist. Die ganze Hafenbucht trägt eigentlich den Namen Puerto Belgrano; nnd nur die äußere Bucht wurde später zu Ehren des Generals Blanco, Bahia Blanco genannt, aus welchem Namen der jetzt für die ganze Bucht sowohl, als für die an Stelle des erwähnten Forts entstandene und in neuester Zeit mächtig aufstrebende Stadt gemeinsame Namen Bahia Blanca entstanden ist. Die Zufahrt zur Bahia Blanca ist allerdings wegen der vorgelagerten zahlreichen Sandbänke eine schwierige; das Becken der Bahia Blanca aber ist weitläufig und sicher, und bildet den einzigen wirklichen Seehafen an der ganzen Ostküste Südamerikas zwischen 25° Südbreite und dem Cap Horn. Der noch weiter südlich gelegene Theil der Küste ist gegenwärtig noch, des Zustandes der Hinterländer wegen, und wegen der außerordentlichen Schwierigkeiten des Rio Colorado von geringerem Interesse. Wenn einmal die Ufer des Colorado dichter bewohnt und der Fluss durch Regulirungsarbeiten einer Schiffahrt in größerem Maßstabe zugänglich gemacht sein wird, dann dürfte die Union - Bai, unmittelbar im Süden der Mündung des genannten Flusses, von großer Wichtigkeit werden. Diese Bai bietet geschützte Ankerplätze auch für Schiffe größter Gattung, und steht durch mehrere natürliche Canäle mit dem Rio Colorado in Verbindung.

Vom Klima des argentinischen Staatengebietes in einheitlicher Weise zu sprechen, ist bei der großen Ausdehnung dieses Gebietes wohl unthunlich. Sowohl das tropische als das antarktische Klima kommen an den äußersten nach Norden und Süden gelegenen Landestheilen vor; weitaus der größte Theil Argentiniens erfreut sich aber der Segnungen des Klimas der gemäßigten Zone. In den meisten Theilen des Landes ist das vorherrschende Klima ein gemäßigtes, trockenes und gesundes. Fregattenkapitän Müldner gibt die mittleren Temperaturen der extremen Jahreszeiten an den Hauptorten der Republik auf Grund neuerer Beobachtungen an wie folgt:

Ort	Juli	Jänner
Corrientes	14,4°	26,5°
Buenos-Ayres	9,8	24,2
Bahia Blanca	8,1	24,1
Cordoba	8,4	22,7
Catamarca	8,5	28,5.

Einer officiellen Publication der argentinischen Regierung, welche der Hauptsache nach dahin zielt, die europäischen Auswanderer über die in der argentinischen Republik herrschenden natürlichen und sonstigen Verhältnisse zu informiren, entnehmen wir die folgenden näheren Angaben über das Klima.

Das Klima der argentinischen Republik ist in seiner Allgemeinheit und in den mittleren geographischen Breitenregionen ein sehr mildes und durchaus gemäßigtes. Im Sommer ist es manchmal heißer als in Italien; dagegen ist der Winter immer weniger streng. Im Inneren ist das Klima ein trockeneres als an den Küsten, und wenn man dem Lande weder ein continentales noch ein Seeklima zusprechen kann, ist es vielleicht das Richtigste, dessen Klima

als ein zwischen diesen beiden Hauptarten die Mitte haltendes zu bezeichnen. Ohne Zögern kann das Klima Argentiniens als ein solches bezeichnet werden, welches der Gesundheit des Menschen ebenso wie der Productivität des Bodens äußerst zuträglich ist. Der Name der Hauptstadt der Republik — Buenos-Ayres — könnte in sinngemäßer Anwendung für das ganze Land gebraucht werden.

Keine bösartigen und endemischen Krankheiten herrschen vor; Epidemien sind glücklicherweise sehr selten und jedenfalls viel seltener als in Europa.

Das jährliche Sterblichkeitsverhältnis im Gebiete der argentinischen Republik wird mit 1 auf 52 Einwohner angegeben; das analoge Verhältnis beträgt in

Frankreich	1	auf	41	Einwohner
England	1	„	40	„
Italien	1	„	33	„
Deutschland	1	„	36	„
Spanien	1	„	38	„

Menschen, die das hundertste Lebensjahr erreichten oder überschritten, zählt man in

Frankreich	1	unter	190 015	Einwohner
England	1	„	141 952	„
Deutschland	1	„	82 860	„
Spanien	1	„	71 500	„
Italien	1	„	66 669	„

während man in dem Bereiche der argentinischen Republik einen Hundertjährigen auf 7500 Einwohner zählt. Sterblichkeits- und Langlebigkeitsverhältnisse sind also in diesem Lande außerordentlich günstige, welche auf ein sehr gesundes Klima und auch sonst günstige Lebensverhältnisse den Rückschluss gestatten.

Die folgende Tabelle (Seite 221) vereinigt die aus verschiedenen Reihen von Jahren stammenden Beobachtungen der vornehmlichsten meteorologischen Daten an den 15 wichtigsten Punkten und ermöglicht bei aufmerksamer Durchsicht einen Schluss auf die klimatischen Zustände dieser Orte.

Im großen und ganzen ist aus dieser Tabelle zu entnehmen, dass die an Niederschlag reichsten Monate die Sommermonate December, Jänner und Februar, die trockensten aber die Wintermonate Juni, Juli und August sind.

Eine wesentliche Vervollständigung erhält das klimatologische Bild, welches aus den meteorologischen Daten der Tabelle auf Seite 221 gewonnen wird, wenn man die Angaben über Temperatur, Luftdruck, Feuchtigkeit und Bewölkung nach den verschiedenen abwechselnd zur Geltung kommenden Windrichtungen gruppirt; diese Arbeit ist für die drei in klimatischer Beziehung charakteristischen Hauptorte Bahia Blanca, Buenos-Ayres und Corrientes durchgeführt worden und ergibt die auf Seite 222 tabellarisch zusammengestellten Resultate.

Digitized by Google

Ort der Beobachtung	Temperatur in Celsius Graden, und zwar Jahres-			Luftdruck in Millimeter, Jahres-			Hygrometrischer Zustand in %		Regenfall				
									jährlicher in *mm*	Maximum		Minimum	
	Mittel	Maximum	Minimum	Mittel	Maximum	Minimum	Mittel	Minimum		*mm*	Im Monate	*mm*	Im Monate
Bahia Blanca	15,2	41,0	— 5,0	759,2	779,4	734,8	63	2	489,0	76,2	III	18,0	VII
Buenos-Ayres...........	17,3	37,8	— 2,0	660,8	780,0	742,0	74,4	11	865,6	69,9	X	42,7	VII
Rosario............. ..	17,7	38,2	— 1,8	759,5	773,3	743,5	78	13	920,2	122,2	XII	3,1	VII
Goya	20,9	36,0	+ 6,0	757,2	771,8	744,5	79	29	1035,0	212,6	II	2,2	VIII
Concordia	19,4	42,0	— 0,6	757,0	770,6	741,6	75	28	1114,9	232,4	IV	29,4	VIII
Corrientes	21,5	37,1	+ 5,0	756,8	777,8	741,1	68,9	20	1883,4	357,8	III	38,8	VIII
Villa Occidental (Chaco)..	22,8	36,2	+ 7,0	755,0	667,5	745,0	74	26	2293,0	580,0	II	12,0	VIII
Cordoba	16,6	41,0	— 6,8	723,8	737,8	709,9	69	9	729,7	166,4	I	0,1	VII
San Luis	17,0	38,6	— 2,9	694,4	709,4	676,2	54,1	1	559,1	111,5	XII	0	VII
Mendoza....	16,0	35,0	0,0	693,1	720,0	680,6	77	16	162,5	46,0	IV	2,5	VI
San Juan	18,7	36,4	+ 0,8	708,1	722,0	683,0	59,3	1	193,0	58,0	III	0	VIII
La Rioja...............	20,6	43,2	+ 2,0	716,1	730,8	702,9	60	7	224,6	69,0	III	0	IX
Santiago del Estero... ..	21,6	43,5	0,0	742.6	757,5	730,9	63,3	13	613,2	170,9	III	5,0	VIII
Tucuman	19,4	40,0	+ 1,7	722,5	736,4	710,2	78	21	766,0	165,0	II	5,0	VIII
Salta	17,5	43,0	— 5,8	661,8	674,0	647,0	77	15	526,5	179,8	II	0	VII

Ort	Klimotographisches Element:	Windrichtung aus							
		Nord	NO	Ost	SO	Süd	SW	West	NW
	Temperatur (1850—1878).........	17,48°C.	15,03°C.	14,65°C.	14,52°C.	13,67°C.	13,85°C.	15,45°C.	17,27°C.
Bahia Blanca.	Luftdruck (1879)	757,5 *mm*	759,0 *mm*	761,2 *mm*	760,1 *mm*	760,0 *mm*	757,0 *mm*	755,0 *mm*	755,4 *mm*
Geogr. Breite 38° 44′ 37″	Relative Feuchtigkeit (1879)	60,3%	63,5 %	69,6 %	71,1 %	63,0 %	59,7 *mm*	56,0 %	56,6 %
„ Länge 4h 8m 45s	Absolute „ „	9,3 *mm*	8,8 *mm*	9,1 *mm*	8,9 *mm*	8,2 *mm*	7,0 *mm*	7,4 *mm*	8,8 *mm*
West von Greenwich.	Bewölkung „	41 %	44 %	35 %	51 %	45 %	28 %	31 %	28 %
	Häufigkeit des Windes (1860—1879)	198 ‰	45 ‰	60 ‰	135 ‰	65 ‰	49 ‰	143 ‰	305 ‰
	Temperatur (1856—1875)..........	18,7° C.	18,5° C.	17,5° C.	15,8°C.	14,2° C.	15,7° C.	17,3° C.	18,1° C.
Buenos-Ayres.	Luftdruck „ „	758,8 *mm*	759,5 *mm*	760,4 *mm*	761,7 *mm*	763,1 *mm*	762,4 *mm*	760,1 *mm*	759,1 *mm*
Geogr. Breite 34° 36′ 21″	Relative Feuchtigkeit (1856—1875).	77,4 %	79,3 %	80,9 %	76,6 %	71,5 %	68,2 %	65,3 %	70,8 %
„ Länge 3h 53m 25,5s	Absolute „ „ „	13,3 *mm*	12,7 *mm*	11,8 *mm*	9,8 *mm*	7,9 *mm*	9,4 *mm*	11,2 *mm*	12,4 *mm*
West von Greenwich.	Bewölkung „ „	44 %	49 %	55 %	62 %	41 %	40 %	35 %	25 %
	Häufigkeit des Windes „ „	203 ‰	140 ‰	104 ‰	123 ‰	131 ‰	142 ‰	65 ‰.	83 ‰
	Temperatur (1873—1880)..........	23,3° C.	21,8° C.	21,5° C.	20,9° C.	19,9° C.	20,8° C.	21,7° C.	22,3° C.
Corrientes.	Luftdruck „ „	754,3 *mm*	756,4 *mm*	757,5 *mm*	757,4 *mm*	757,3 *mm*	755,6 *mm*	755,5 *mm*	755,6 *mm*
Geogr. Breite 27° 27′ 55″	Relative Feuchtigkeit (1873—1880)	73,3 %	71,5 %	68,8 %	69,2 %	71,9 %	73,8 %	70,8 %	68,4 %
„ Länge 3h 55m 16s	Absolute „ „ „	16,7 *mm*	14,8 *mm*	13,1 *mm*	12,0 *mm*	12,5 *mm*	13,8 *mm*	15,3 *mm*	17,3 *mm*
West von Greenwich.	Bewölkung „ „	49 %	45 %	38 %	29 %	32 %	43 %	49 %	44 %
	Häufigkeit des Windes „ „	280 ‰	103 ‰	120 ‰	81 ‰	386 ‰	13 ‰	6 ‰	3 ‰

Google

Über die Bevölkerung der argentinischen Staaten kann, den besten zugebote stehenden Quellen folgend, das Nachstehende gesagt werden.

Vom Director der staatlichen Statistik Argentiniens, Herrn Franz Latzina (einstigem Zögling der k. k. Marine-Akademie und k. k. Seecadeten), wird die Bevölkerung der argentinischen Staaten für das Ende des Jahres 1882 auf 3 026 000 Einwohner berechnet, nnd zwar auf Grnnd von genauen Einschätzungen, welche für Ende August desselben Jahres die weiter unten folgenden Zahlen ergeben hatten. Aus der Thatsache, dass diese gleichen Daten sowohl von O. Hübners statistischen Tabellen als auch vom Gothaischen diplomatisch-statistischen Jahrbnch 1888 unverändert wiedergegeben wurden, darf billigerweise geschlossen werden, dass eine neuere Volkszählung in Argentinien nicht stattgefnnden hat oder doch ihre Resultate noch nicht abgeschlossen und veröffentlicht worden sind.

Die eben erwähnten Einschätzungen hatten ergeben für:

Buenos-Ayres, Hanptstadt der Republik...	295 000	Einwohner
Provinz Buenos-Ayres................	612 000	"
" Cordoba......................	320 000	"
" Corrientes..................	204 000	"
" Entre Rios..................	188 000	"
" Sta. Fé.....................	187 000	"
" Tncuman....................	178 000	"
" Salta......................	167 000	"
" Santiago....................	158 000	"
" Catamarca..................	102 000	"
" Mendoza....................	99 000	"
" San Juan...................	91 000	"
" La Rioja...................	87 000	"
" San Luis...................	76 000	"
" Jujuy......................	66 000	"
Nationale Territorien................	112 000	"
Im ganzen...	2 942 000	Einwohner.

Wenn nun anch, wie schon früher erwähnt, eine neuere allgemeine Zählung oder Einschätznng der Bevölkerung nicht stattgefnnden zu haben scheint — welche Operation infolge des ungeheueren Flächenraumes des Landes und der dünn darüber verstrenten Bewohnerschaft ganz außerordentliche Schwierigkeiten bietet — so liegen doch neuere Daten über die Bevölkerungszahlen einiger der größeren Städte vor, ans welchen durch Vergleich mit älteren Angaben auf ein rasches Anwachsen der Einwohnerschaften geschlossen werden darf.

So zählte man z. B. in den Städten:

		Einwohner		Einwohner
Buenos-Ayres	1882:	295 000,	Juni 1887:	372 957
Cordoba	1882:	39 651,	1884·	49 600
Rosario	1882:	32 204,	1884:	42 200
Tucnman	1882:	24 237,	1884:	26 300
Mendoza	1882:	über 10 000,	1884:	18 200
Corrientes	1882:	10 000,	1884:	15 500.

Besondere Erwähnung verdient unter den Städten die neue Hauptstadt der Provinz Bnenos-Ayres, nämlich die Stadt La Plata. Durch ein Gesetz

Digitized by Google

vom 1. Mai 1882 wurde nämlich die bisherige Hauptstadt der Provinz Buenos-Ayres, die Stadt gleichen Namens, aus dem Territorialverbande der Provinz ausgeschieden und zur Hauptstadt des ganzen Bundesstaates erklärt; durch dasselbe Gesetz wurde die Gründung einer neuen Hauptstadt für die Provinz Buenos-Ayres, 50 *km* südlich von der Stadt Buenos-Ayres am Golfe von Ensenada beschlossen. Am 19. November 1882 wurde unter großen Feierlichkeiten der Grundstein zu dieser neuen Stadt gelegt. Begreiflicherweise kommt dieselbe unter den Zählungen und Schätzungen des Jahres 1882 noch nicht vor; aber sie hat sich in der vergleichsweise so kurzen Zeit nach ihrem Entstehen schon mächtig entwickelt; im Jänner 1887 zählte sie 30 008 Einwohner [1]); der Schiffsverkehr, welcher durch den guten und bequem zu erreichenden Hafen dieser neuen Stadt angezogen wird, ist ein so rapid steigender geworden, dass man in Argentinien mit Vorliebe den Beinamen das „südamerikanische Liverpool“ auf die neue Stadt La Plata anwendet.

Der Abstammung nach ist die Bevölkerung Argentiniens eine sehr gemischte, ganz besonders ist dies aber bei den städtischen Einwohnerschaften der Fall.

Selbst jener Haupttheil der Bevölkerung, den man im Gegensatze zu den eingewanderten Fremden Argentiner nennen kann, ist recht gemischter Abstammung; aber einen sehr bedeutenden Theil der Bevölkerung machen eben diese eingewanderten Fremden aus, deren Nationalität noch scharf unterschieden werden kann.

Abweichend von den wesentlich geringeren Zahlen der Fremden, welche F. Latzina für das Jahr 1882 anführt, geben für dieselbe Zeit sowohl das Gothaische Handbuch als der k. k. Hofrath Dr. Ritter v. Brachelli folgende Daten:

Argentiner	1 907 000
Italiener	339 000
Spanier	161 000
Franzosen	153 000
Engländer	51 000
Deutsche und Schweizer	54 000
„Andere“ Fremde	165 000

Obschon nun bisher, trotz der Anstrengungen der argentinischen Regierung, die weitaus größte Zahl der ins Land kommenden Fremden sich und ihre Nachkommen dort nicht auf immerwährende Zeiten sesshaft macht, so kommt doch der bedeutende Zuzug von arbeitsamen Fremden der Entwicklung des Landes begreiflicherweise sehr zustatten; und bisher ist der Zuzug von Fremden, die Einwanderung, noch in stetem Wachsthume begriffen. Folgende Zahlen mögen hierüber orientiren:

Die Einwanderung betrug:

im Jahre 1860	5 656	Personen
„ „ 1865	11 767	„
„ „ 1876	30 965	„
„ „ 1877	36 325	„

[1]) Es scheint, dass ein großer Theil der neuen Bevölkerung von La Plata aus der Hauptstadt Buenos-Ayres dahin übersiedelt ist; denn wir finden letztgenannte Stadt, welche, wie eben bemerkt, im Juni 1887 372 957 Einwohner gehabt haben soll, bei Brachelli am 1. Mai 1886 mit 398 498 Einwohnern verzeichnet.

im Jahre	1878	42 958	Personen
„ „	1879	55 155	„
„ „	1880	41 651	„
„ „	1881	47 484	„
„ „	1882	51 503	„
„ „	1883	62 243	„
„ „	1884	77 805	„
„ „	1885	108 722	„
„ „	1886	93 116	„ [1])

Von eminentem Interesse ist die Vertheilung der Einwanderung auf die einzelnen Nationen; nachdem der größte Theil der Einwanderung nach Argentinien über Buenos-Ayres stattfindet, so genügt es, diesfalls diesen Hafen allein in Betracht zu ziehen, für welchen uns die bezüglichen Zahlen für die Jahre 1885 und 1886 zur Verfügung stehen.

Es kamen nach Buenos-Ayres:

	1885	1886
Italiener	63 501	43 328
Spanier	4 314	9 895
Franzosen	4 752	4 662
Schweizer	1 094	1 284
Österreicher	1 982	1 015
Deutsche	1 546	1 131
Engländer	1 104	1 682
Portugiesen	374	153
Belgier	973	398
Dänen	36	132
Niederländer	34	53
Schweden	33	92
Russen	31	918
Griechen und Türken	24	—
Nordamerikaner	104	171
Andere	717	660
Im ganzen	80 619	65 574.

Es würde ein falsches Bild geben, wenn man die Einwanderung allein in Betracht ziehen wollte, ohne die Hauptdaten über die gleichzeitig stattgehabte Auswanderung zu berücksichtigen. Die Auswanderung aus Argentinien ist identisch mit der Rückkehr von Eingewanderten, welche nach mehrjähriger emsigen Arbeit soviel erworben zu haben glauben, um nun in ihrer alten Heimat ein vergleichsweise sorgenfreies Leben führen zu können.

Die Auswanderung betrug:

im Jahre	1876	13 487	Personen
„ „	1877	18 350	„
„ „	1878	14 860	„
„ „	1879	23 696	„
„ „	1880	20 377	„

[1]) Mit diesen Zahlen stimmen jene nicht ganz überein, welche Hofrath v. Brachelli für die Zeitperiode von 1870—1882 mit 555 388 und von 1883—1885 mit 306 621 angibt.

Digitized by Google

im Jahre	1881	22 374	Personen
„ „	1882	8 720	„
„ „	1883	9 510	„
„ „	1884	14 444	„
„ „	1885	14 585	„
„ „	1886	13 907	„

Wenn man diese Zahlen in Vergleich zu jenen bringt, welche früher über die gleichzeitige Einwanderung gegeben worden sind, so ist leicht zu erkennen, dass das Resultat der Einwanderung ein für Argentinien sehr günstiges ist, indem das Land derselben einen bedeutenden Bevölkerungszuwachs verdankt. Continnirlicher Zufluss an arbeitsamen Menschen ist aber dasjenige, was die argentinischen Länder zunächst und am nothwendigsten brauchen, um die natürlichen Schätze zu heben und das Land auf die Stufe der Entwicklung zu bringen, deren es fähig ist.

In der That verschließt sich die Regierung dieser Einsicht in keiner Weise; im Gegentheile geschieht alles, was geeignet erscheinen kann, um dem Lande die Wohlthaten einer lebhaften Immigration zukommen zu lassen. Den nächsten Beweis hiefür bieten die speciellen Gesetze, welche rücksichtlich der Einwanderung bestehen, von welchen das Wichtigste im Nachstehenden wiedergegeben werden mag.

Das „Einwanderungsgesetz", vom Congresse des Bundesstaates am 6. October 1876 angenommen und in Kraft gesetzt, enthält folgende hauptsächlichste Bestimmungen:

Von staatswegen eingesetzte Einwanderungsämter in Buenos-Ayres sowohl als in den vornehmlichsten Städten des Innern, sind angewiesen, Agenturen unter ihrer Abhängigkeit zu erhalten, welche den Verkehr zwischen den arbeitsuchenden Einwanderern und den heimischen Arbeitgebern zu vermitteln haben. Diese Agenturen oder Placirungsinstitute sind verpflichtet, auf alle an sie gerichteten Anfragen der Einwanderer erschöpfende Auskünfte zu geben, ihnen vortheilhafte Unterbringung zu verschaffen, und darauf bedacht zu sein, dass die Einwanderer nur mit Personen in Vertragsverhältnisse eintreten, deren Ehrenhaftigkeit bekannt ist. Die Placirungsagenturen haben von amtswegen die Aufgabe, beim Abschlusse der Contracte überwachend mitzuwirken, welche zwischen den Einwanderern und den Arbeitgebern abgeschlossen werden. An jenen Orten, wo eigene Agenturen zur Arbeitsvermittlung nicht aufgestellt werden können, obliegt den Einwanderungscommissionen die Aufgabe, die vermittelnde Thätigkeit der Agenturen selbst auszuüben.

Einwanderer, welche sich bei ihrer Ankunft im Lande über ein tadelloses Vorleben und irgend eine Berufsgeschicklichkeit auszuweisen vermögen, genießen für die erste Zeit ihres Aufenthaltes gewisse Vortheile. Vor allem werden sie für die erste Zeit nach ihrer Ankunft auf Kosten des Staates untergebracht und verpflegt. Dies geschieht in Buenos-Ayres und Rosario in eigens zu diesem Zwecke erbauten Unterkunftsanstalten, an anderen Orten nach Maßgabe der Umstände in öffentlichen Gasthäusern u. s. w. Im allgemeinen hat die Dauer dieser unentgeltlichen Wohnung und Verpflegung fünf Tage zu betragen — gewissermaßen Ruhetage, welche den von der Seereise erschöpft angekommenen Fremden gewährt werden. Von besonders humanem Geiste ist die Bestimmung durchdrungen, dass kranke Ankömmlinge, deren Krankheitszustand nach Ablauf der erwähnten fünftägigen Dauer noch anhält, für die ganze weitere Zeit bis zu ihrer Genesung den Anspruch auf Wohnung

und Verpflegung behalten. Keinerlei Vergütung wird in diesem Falle beansprucht. Nur wenn der Aufenthalt in den staatlichen Unterkunftsanstalten aus anderen Gründen als wegen Krankheit sich über die Dauer von fünf Tagen erstrecken würde, tritt die Verpflichtung zur Bezahlung von täglichen $2^1/_2$ Frcs. für jede erwachsene Person und jedes Kind über acht Jahre, von $1^1/_4$ Frcs. für jedes Kind unter acht Jahren ein. Einwanderer, welche mit den Organen des Staates in Vertragsverhältnisse eingetreten sind, genießen unentgeltliche Verpflegung bis zur Ankunft an den Ort ihrer endgiltigen Bestimmung.

Alle Einwanderer ohne Ausnahme werden auf Staatskosten vom Ankunftshafen nach Ablauf der fünftägigen Ruhezeit an jenen Ort des Landes transportirt, wo sie Arbeit zu nehmen oder überhaupt sich niederzulassen gedenken. Den Einwanderern steht das Recht zu, die Gegenstände ihres persönlichen Gebrauches: Effecten, Möbel zu häuslichem Gebrauche, landwirtschaftliche Werkzeuge, sowie Instrumente, Apparate und Werkzeuge zu sonstiger Berufsarbeit, dann eine Jagdwaffe für jede erwachsene Person, zollfrei einzuführen. Die Bestimmung der maximalen Wertsumme, welche diese zollbefreiten Gegenstände für jede einzelne Person erreichen darf, steht der executiven Staatsgewalt zu. Die Ausschiffung und Installirung der Einwanderer im Ankunftshafen geschieht auf Staatskosten. Den Einwanderungscommissionen und Placirungsagenturen ist es zur besonderen Pflicht gemacht, bei der Unterbringung der Einwanderer auf die Wünsche derselben, rücksichtlich des Domicils sowohl, als besonders des Handwerkes, überhaupt Arbeitszweiges, welchem der Einwanderer sich zu widmen wünscht, Rücksicht zu nehmen.

Diese hier wiedergegebenen Bestimmungen scheinen uns die wichtigsten der argentinischen Einwanderungsgesetze zu sein; minder wesentliche können hier füglich übergangen werden, ebenso eine Reihe anderer Bestimmungen, welche für den Auswanderer wohl wichtig genug sind, aber auf deren Einhaltung die argentinische Regierung nur in einzelnen Fällen einen wirksamen Einfluss zu nehmen vermag. Wir meinen hiemit die in Argentinien geltenden, sehr humanen gesetzlichen Bestimmungen über die Einrichtung und Ausrüstung der Auswandererschiffe. Nachdem aber die Einwanderung nach Argentinien wohl nur zu sehr geringem Theile auf Schiffen erfolgt, welche argentinischer Nationalität und daher den eben erwähnten Gesetzen unterworfen sind, bleiben die humanen Bestimmungen der letzteren für den größten Theil der Einwanderer ein todter Buchstabe.

Wir sind nicht in der Lage, zu untersuchen und zu entscheiden, ob die Ausführung der Einwanderungsgesetze in Argentinien überall und in vollem Maße den Intentionen entsprechend ist, welche bei Erlassung dieser Gesetze bestimmend gewirkt haben; keinesfalls darf übersehen werden, dass die Nachrichten über das Los der Einwanderer in vielen Fällen durchaus keine sehr günstigen sind. Man kann sogar in publicistischen Organen, welche den Regierungen der mitteleuropäischen Staaten nahestehen, mitunter Notizen finden, welche einer Warnung vor der Auswanderung nach Südamerika sehr ähnlich klingen — und die officiöse Färbung dieser Mahnungen lässt den Schluss zu, dass sie auf den Berichten fußen, die von den diplomatischen und Consularvertretern der erwähnten Staaten auf Grund guter Informationen und eigener Wahrnehmungen gemacht worden sein mögen. Sicher ist, dass solche, zeitweise ergehende Mahnungen zur Vorsicht keineswegs überflüssig

sein können; denn von argentinischer Seite ist man emsig bestrebt, die Einwanderung zu fördern, und trachtet demnach nicht allein durch Erlass förderuder Gesetze, wie die früher resumirten, sondern auch durch verlockende Schilderungen der für den Einwanderer erreichbaren Vortheile möglichst visl Menschen ins Land zu ziehen. Es liegt uns völlig ferne, dem Gedanken Raum geben zu wollen, als ob die argentinische Regierung in ihren auf Förderung der Einwanderung gerichteten Veröffentlichungen anders als in vollständiger *bona fide* handeln würde; aber gleichwohl will ss uns scheinen, dass hiebei vieles zu schön, zu rosig gefärbt in die Welt geschickt wird. Wir finden z. B. in der in mehreren Sprachen erschienenen, ausdrücklich als „officielle Publication" bezeichneten Schrift: „*Die argentinische Republik als Ziel der europäischen Auswanderung*" — einer Publication, die, nebenbei bemerkt, von Dr. Brachelli sowohl als vom Gothaischen diplomatisch-statistischen Jahrbuche mit allem Rechte als verlässliche Quelle benützt wird — die folgenden Ausführungen über „die Vortheile, welche der europäische, aus seiner Heimat auswandernde Arbeiter findet, wenn er die argentinische Republik zu seinem Ziels nimmt". Es heißt da:

„Der europäische Arbeiter findet mit Leichtigkeit eine Beschäftigung, deren Entlohnung im Verhältnisse zu den für den Lebensunterhalt erforderlichen Auslagen eine so bedeutende ist, dass es ihm möglich wird, in kurzer Zeit ansehnliche Ersparungen zurückzulegen, ohne sich großen Entbehrungen unterziehen zu müsssn.

In den freiesten und civilisirtesten Ländern der Erde wird der Einwanderer keine größere persönliche Freiheit, keine größere Sicherheit der Person und des Eigsnthumes finden können.

Der Fremde genießt in diesem Lande der vollständigsten Freiheit des Cultus, dem er anhängt, ebenso im Ausdrucke seiner Meinungen, in der Ausübung seinsr Erwerbsthätigkeit, und seiner persönlichen Handlungen überhaupt.

Der Einwanderer ist zu keinerlei persönlichen Leistungen gegen den Staat verpflichtet; und die Auflagen, welchen er mit dem Eingebornen in gleichem Maße unterliegt, sind bei weitem geringere als jene, welche ihn in Europa förmlich erdrücken.

Der Ackerbauer erwirbt hier durch mit Leichtigkeit bewirkte Ersparungen das Eigenthum des von ihm bebauten Bodens; er vertauscht somit die Stellung des abhängigen, willenlosen Arbeiters mit jener des unabhängigsn Besitzers.

Der Europäer, welch immer einer Nation er angehören mag, wird hier auf dem weitläufigen Territorium der Republik immer eigene Landsleute anzutreffen in der Lage sein; er braucht also nicht zu befürchten, dass seine Unkenntnis der Landessprache ihm eine schmerzliche Vereinsamung auferlegen würde.

Das Klima des Landes ist ein so gesundes und mildes, dass der Europäer ganz in seiner gewohnten Lebensweise verharren kann; er wird dadurch keinerlei üble Folgen für seine Gesundheit zu befürchten haben.

Die Erde, das Wasser und die Luft sind jeder Art von Cultur sehr förderlich; der Landmann wird nur die richtige Wahl zu treffen haben, um seine Arbeit durch reichliche Ernten an Zuckerrohr, Trauben, Oliven, Cerealien oder Gemüsen ausgiebig belohnt zu sehen.

Die Luft der Freiheit, welche hierzulande der europäische Bauer athmet, sowie das physische Wohlbefinden, das er empfindet, und der pecuniäre Wohlstand, den er mit Leichtigkeit erreicht, entwickelt sein Vertrauen in die eigenen Kräfte, und aus einem traurigen Arbeitsinstrument, das er einstens war, wird er bald ein Mensch, welcher für seine eigene Rechnung denkt und handelt und sodann jede Vormundschaft von sich weist.« —

Besonderer Wert wird begreiflicherweise von argentinischer Seite auf jene Einwanderer gelegt, welche ihrer Beschäftigung nach voraussichtlich im Lande vollständig sesshaft werden mögen, nämlich auf Ackerbauer, welche mit der Zeit Grundbesitzer werden. Ein eigenes Gesetz vom Jahre 1882 umschreibt jene ungeheueren Landstriche in den sogenannten Missionsterritorien, den Pampas, in Chaco und in Patagonien, die als Staatseigenthum betrachtet, und in Grundarealen von nicht weniger als 25 und nicht mehr als 400 *ha* unter bequemen Zahlungsbedingungen an neue Ansiedler vergeben werden sollen. Dieses Gesetz ist von dem Bestreben eingegeben, den sesshaften Landbau durch Gründung sogenannter »Colonien« ausgiebig zu fördern, wie solche in der Provinz Sta. Fé schon in bedeutender Zahl bestehen. Die Resultate dieser Ackerbaucolonien von Sta. Fé waren überraschend günstige, so dass heutzutage die einzelnen sogenannten Provinzen — eigentlich Staaten — untereinander geradezu wetteifern, auf ihrem Gebiete ähnliche Colonien ins Leben zu rufen.

Die Provinz Sta. Fé zählt 55 Ackerbaucolonien mit einer Bevölkerung von 54 869 Einwohnern, unter welchen 31 751 Fremde aller Nationalitäten. Die älteste ihrer Colonien, welche den Namen Esperanza führt, wurde im Jahre 1856 gegründet; heute zählt sie 3299 Einwohner. Die gesammten 55 Agricolcolonien der Provinz Sta. Fé nehmen zusammen einen Flächenraum von 720 638 *ha* ein, wovon 276 421 bereits der Cultur unterzogen sind.

Davon waren bebaut:

Mit Getreide	185 011 *ha*
» Mais	41 269 »
» Lein	8 196 »
» verschiedenen Culturen	41 765 »

Folgende statistische Daten werden ferners über diese Colonien, die sämmtlich erst im Laufe der letzten 30 Jahre entstanden sind, angegeben:

Anzahl der Gebände und Hütten		12 608
Besitz an Hornvieh	Stück	434 093
» » Pferden	»	132 410
» » Maulthieren	»	1 687
» » Schafen	»	162 957
» » Schweinen	»	26 521
» » Arbeitsmaschinen und Werkzeugen	»	30 573
» » Fahrmitteln	»	7 651

Die Werte, welche von diesen Gegenständen vorgestellt werden, betragen:

An Ackerboden	Fcs. 38 418 195
Gärten, Höfe u. s. w.	» 8 693 075
Gebände	» 24 962 800
Hausthiere	» 38 154 050
Instrumente, Maschinen, Fahrmittel	» 24 512 150
Im ganzen	Fcs. 134 740 270

Außer diesen Colonien im Bereiche der Provinz Sta. Fé zählte man noch (1882) 8 sogenannte Nationalcolonien, von welchen 3 in Chaco, 2 in der Provinz Entre Rios, 2 in der Provinz Cordoba und 1 in Patagonien gelegen sind; die Bevölkerung dieser 8 Staats- oder nationalen Colonien wurde mit 9360 Einwohnern, worunter 7294 Fremde, angegeben. Von dem Gesammtareal von 93 321 *ha* waren 17 614 bereits der Cultur unterzogen, und zwar 8759 *ha* Mais, 7203 *ha* Getreide und 1652 *ha* in anderen Culturen, vornehmlich Gemüse.

Diese Colonien besitzen in Gebänden der verschiedensten Art 2575 Objecte, deren Gesammtwert auf 1 753 405 Frcs. geschätzt wird. Unter Hinzurechnung der Grundwerte, des Viehstandes, der landwirtschaftlichen Maschinen und Geräthe, der Fahrmittel, ergibt sich ein Besitzwert von 9 888 820 Frcs. in diesen Colonien.

Die Provinz Entre Rios besitzt außer den schon früher erwähnten zwei Nationalcolonien, welche den Namen „General Alvear" und „Libertad" führen, noch weitere 13 Ackerbaucolonien mit einer Gesammtbevölkerung von 5136 Personen, welche sich auf ein Areal von 101 375 *ha* vertheilen.

Weiters sind noch zwei Ackerbaucolonien in der Provinz Buenos-Ayres bemerkenswert. Die eine, vorwiegend schweizerischer Nationalität, führt den Namen Baradero; die andere, deutsch-russischer Nationalität, heißt Olavarria. Diese beiden Colonien erfreuen sich einer besonderen Wohlhabenheit und sind in raschem Aufschwunge begriffen. Auch über diese beiden Colonien sind die letzten bekannt gemachten statistischen Daten jene des Jahres 1882; es umfasste damals der Besitzstand der Colonie Baradero 11 070 *ha*, auf welchen 2590 Personen lebten. Die Ernte betrug daselbst im Jahre 1881:

An	Mais	9 031 546 *kg*
„	Hülsenfrüchten ..	572 953 „
„	Getreide	618 927 „
„	Leinen.........	62 859 „
„	Colza..........	13 133 „
„	Kartoffeln	1 819 760 „

Der Gesammtwert der Immobilien und des beweglichen Eigenthumes wurde auf $2^1/_2$ Millionen Frcs. geschätzt.

Die Ausdehnung der Colonie Olavarria beträgt 63 116 *ha* und sie ist von 2551 Personen bewohnt; der Gesammtbesitz wird hier auf 5 400 000 Frcs. geschätzt.

Diese hier aufgeführten, etwas eintönigen Zahlen, werden erst einigermaßen belebt, wenn man sie derart in Beurtheilung zieht, dass ein Vergleich mit den an anderen Orten bestehenden Verhältnissen möglich wird. Die früher erwähnte officielle argentinische Publication unterlässt es nicht, dies zu thun, da ihr Zweck darauf gerichtet ist, ihre Schlussfolgerung zu bekräftigen, welche dahin lautet, „dass die Ackerbaucolonien gedeihen und dass der europäische, hier angesiedelte Landmann, dank dem fruchtbaren Boden, dem milden Klima und der steigenden Nachfrage nach den Bodenerzeugnissen, einen gewissen Wohlstand mit bedeutend geringerem Aufwande an Mühe erreichen kann, als in Europa". „In jeder dieser Colonien" — heißt es weiter — „findet man eine gute Anzahl von Leuten, die im Zustande vollständiger Armut in das Land kamen und welche es dahin gebracht haben, sich jetzt alle Genüsse verschaffen zu können, welche der Wohlstand und selbst der Reichthum gewähren."

Es zeigt nämlich eine auf Grund der oben gegebenen detaillirten Daten angestellte Durchschnittsberechnung, dass die Ackerbaucolonien einen Gesammtbesitz von dem Werte von 157 529 090 Frcs. darstellen, welcher Besitz sich auf 74 506 Personen vertheilt. Der Durchschnittswert, welcher sich hieraus ergibt, beträgt also 2115 Frcs. an Besitzwert für den einzelnen Colonisten. Diesem Durchschnittswerte wird nun die Angabe gegenübergestellt, dass der analoge Wert des Durchschnittsbesitzes in Spanien 1275, in Italien 1175 und in Portugal 1125 Frcs. betrage, woraus unter Annahme der Unanfechtbarkeit der gegebenen Zahlenwerte allerdings die Folgerung berechtigt erscheint, dass Spanier, Portugiesen und Italiener als Ansiedler in Argentinien sich eines weit höheren Besitzes erfreuen, als ihre Landsleute in der Heimat und dass demnach auch ihr Los ein besseres sei, soweit dieses vom Besitzstande beeinflusst wird.

Es mag nun immerhin unbestritten bleiben, dass ein Land von so ungeheuerer Ausdehnung wie die argentinischen Staaten noch auf lange Zeit hinaus den genügenden Raum für lohnende Arbeit tüchtiger Einwanderer und Ansiedler bieten mag; gleichfalls darf gerechterweise nicht übersehen werden, dass die Einwanderer gegenwärtig, unter der Herrschaft völlig geordneter innerer politischer Zustände und nach der erfolgreichen Zurückdrängung der Indianer durch den Präsidenten Rocas (1879), bessere Chancen für ihr Fortkommen finden mögen als früher, da das Land noch von endlosen Parteikämpfen durchwühlt wurde, in welche auch die fremden Ansiedler wider ihren Willen mitverwickelt wurden. Aber trotzdem dürften diejenigen, welche die Einwanderung nach Argentinien in Parallele mit der früheren Einwanderung nach Nordamerika bringen, und jener die gleichen, wenn nicht bessere Erfolge versprechen wie diese sie gehabt hat, die Dinge in viel zu rosigem Lichte sehen. Trotz der gegen früher gebesserten staatlichen Zustände bleibt nämlich der wichtigste Factor nach wie vor bestehen: die unvergleichlich weniger günstigen natürlichen Verhältnisse des Landes. Hören wir, wie vor 20 Jahren Autoritäten, wie Wappäus und Burmeister, sich über den hier in Rede stehenden Gegenstand äußerten.

„Es muss bemerkt werden“, heißt es bei Wappäus (I. 3, p. 983), „dass im ganzen das argentinische Gebiet ein für den Ackerbau keineswegs so günstig ausgestattetes Land ist, wie dies vielfach behauptet worden ist. Selbst wenn es gelänge, dem Lande eine große europäische Einwanderung zuzuführen, würde deshalb der Ackerbau schwerlich je für die Entwicklung der Republik jene Bedeutung erlangen können, wie dies in den Vereinigten Staaten von Nordamerika der Fall gewesen ist.

Allerdings ist auch für die Prosperität der argentinischen Republik die Entwicklung der landwirtschaftlichen Gewerbe die erste und unerlässlichste Bedingung, denn Nahrungsmittel und Rohstoffe werden noch für lange Zeit diejenigen Producte des Landes sein, auf deren Austausch der naturgemäße Verkehr mit den alten Culturstaaten Europas beruht, und deren Zunahme allein eine Entwicklung dieses Verkehres und damit eine Steigerung des Reichthums und der Bildung des Landes garantirt.

Ohne Zweifel wird aber auch noch für lange Zeit zu der Production dieser landwirtschaftlichen Erzeugnisse die Viehzucht, wie bisher, einen viel größeren Beitrag liefern als der Bodenbau, und wahrscheinlich werden auch hier für immer die Erzeugnisse der Viehzucht eine verhältnismäßig viel größere Bedeutung als Landesproducte behalten, als in anderen jungen,

zunächst auf die physische Cultur angewiesenen Staaten. Denn ein sehr großer Theil des Staatsgebietes wird niemals eine irgendwie zahlreichere Ackerbaubevölkerung ernähren können.

Nicht allein die ganz sterilen, wüsten-Ebenen und Salzsteppen werden niemals für den Ackerbau zu gewinnen sein, sondern auch die ausgedehnten, durch ihren Graswuchs eine größere Fruchtbarkeit des Bodens anzeigenden Pampas, werden niemals in Ackerfelder verwandelt werden können. Dass überhaupt die Naturanlage der argentinischen Ebenen eine nur dürftige ist, zeigt am schlagendsten ihre arme und einförmige natürliche Flora und Fauna. Nicht einen einzigen Baum, geschweige denn einen Wald haben diese aus sich selbst hervorbringen können: keine einzige eigenthümliche Pflanze, deren Cultur volkswirtschaftlich von Nutzen geworden, haben sie dem Menschen geliefert. Von größeren Säugethieren besitzen die Pampas nur einige Arten Hirsche, während die entsprechenden Gegenden Südafrikas zahllose Arten von Antilopen, und selbst die einförmigen Prairien Nordamerikas die ihnen eigenthümlichen Büffelherden haben«.

In ähnlicher Weise lässt sich der competenteste Beurtheiler solcher Naturverhältnisse, Burmeister, vernehmen. Er sagt: »Wäre die Natur dieser Gegenden Südamerikas eine fruchtbare und zur Hervorbringung zahlreicher Erzeugnisse fähig, so würden solche Geschöpfe vorhanden gewesen sein, als der Fuß des Europäers diesen Boden betrat.

Aber der Mensch fand gar nichts, was er überhaupt nur benutzen, geschweige denn zu seinen Diensten abrichten und verwenden konnte. Er musste seine heimischen Pferde, Rinder, Ziegen und Schafe hinüber bringen, um die Pampas in einen für ihn wohnlichen Zustand zu versetzen. Dass diese Thiere hier gediehen, selbst dass sie sich massenhaft bis zum Verwildern vermehrt haben, ist kein Beweis für die Fruchtbarkeit der Pampas; es beweist nur, dass sie keine Wüsten sind. Nur als Zuchtanstalten für Pferde, Rindvieh und Schafe werden sie productiv bleiben können; einen Culturgrad, wie ihn Europa besitzt, erlaubt ihr Boden nicht, weil ihm die Grundbedingung zur gedeihlichen Bodencultur, die gleichmäßige Bewässerung, sei es durch Flüsse oder durch atmosphärische Niederschläge, abgeht. Eben dasselbe beweist die höchst dürftige angestammte Organisation des Landes klar und unwiderleglich.« —

Ein so großartiger, in den kolossalsten Dimensionen sich bewegender Culturaufschwung, wie er den glücklichen Gefilden Nordamerikas durch die Masseneinwanderung europäischer Ansiedler zutheil geworden ist, dürfte also, nach dem Urtheile erster Autoritäten, wie die eben angeführten, den argentinischen Ländern keineswegs bevorstehen. Wohl aber ist ein sehr bedeutender Culturfortschritt in den von der Natur besser bedachten Theilen des weitläufigen Gebietes noch möglich, und unter dem zielbewussten, die Einwanderung fördernden Wirken der Regierung, auch mit Bestimmtheit zu erwarten.

Schon jetzt kann den Producten des Landes eine gewisse Mannigfaltigkeit keineswegs gänzlich abgesprochen werden. Wir wollen, soweit es uns der verfügbare, immerhin begrenzte Raum gestattet, nunmehr uns der Besprechung der Landesproduction zuwenden, indem wir dieser Besprechung den Bericht zugrunde legen, welchen Fregattenkapitän Müldner auf Grund der Informationen erstattet hat, welche ihm während seines mehrmonatlichen Aufenthaltes mit ALBATROS vor Buenos-Ayres zugekommen sind.

Digitized by Google

Die wichtigste Quelle des Nationalreichthums der argentinischen Länder ist die Viehzucht. Die Rindvieh-, Pferde- und Schafzucht stehen der Bedeutung nach obenan. Die hauptsächlichsten, auf dieser Viehzucht beruhenden Rohproducte sind Wolle, Häute, Fleisch, Unschlitt, Hörner, Haare, Knochen und Knochenasche.

Den Schätzungen des Viehstandes, welche dem Fregattenkapitän Müldner für das Jahr 1884 angegeben wurden, mögen die gleichartigen Schätzungen an die Seite gestellt sein, welche in der mehrerwähnten officiellen Publication der argentinischen Regierung für das Ende des Jahres 1882 Platz gefunden haben, endlich auch jene Schätzungen, welche Hofrath Dr. v. Brachelli für den gleichen Zeitpunkt, zum Theile offenbar auf Grund der letzterwähnten Angaben anführt.

Man zählte:

	nach dem Berichte des Fregattenkapitäns Müldner, im Jahre 1884		nach Latzinas „Argentinien als Ziel der europäischen Auswanderung“	nach Brachelli
an Rindvieh	15 176 000		14 206 499	14 206 499
„ Pferden	4 269 000		4 856 808	4 856 804
„ Eseln u. Maulthieren	319 000	Eseln	206 078	400 000
		Maulthieren	158 551	200 000
„ Schafen	70 295 000		72 683 045	72 683 045
„ Ziegen	769 000		757 559	3 000 000
„ Schweinen	378 000		266 583	300 000
„ Straußen	70 000		?	?
„ Lamas				20 000

Die Differenzen in den Schätzungswerten sind immerhin keine so bedeutenden, dass aus den angeführten Zahlen nicht ein allgemeines Bild über den Reichthum des Landes an Nutzthieren gewonnen werden könnte. Das Bestehen solcher Differenzen ist aber nicht allein aus dem aus natürlichen Ursachen rasch veränderlichen Viehstande, sondern auch aus den enormen Schwierigkeiten leicht erklärlich, mit welchen die Statistik eines so ausgedehnten und dabei dünn bevölkerten, an staatlich abhängigen Organen keineswegs allzureichen Landes, bei der Aufnahme, Sammlung und Einsendung der primären Daten zu kämpfen hat.

Beachtenswert zur Beurtheilung der Vermehrungsfähigkeit der Nutzthiere unter den für sie in Argentinien maßgebenden Lebensverhältnissen, ist die von Fregattenkapitän Müldner mitgetheilte Annahme, dass nach den gemachten Erfahrungen, unter Voraussetzung des Wegfalls jeden Consums, die Zahl der Schafe und Rinder sich binnen drei Jahren, jene der Pferde binnen fünf Jahren verdoppeln würde.

Die reichsten Viehbestände zählt die Provinz Buenos-Ayres. Hier stehen Zahlen zur Verfügung, welche allerdings aus dem Jahre 1881 stammen, aber dafür den Vortheil bieten, dass sie nicht auf Schätzungswerten, sondern auf einem thatsächlich stattgehabten Census basiren. Man zählte:

Rindvieh	4 754 810	Stück
Schafe	57 838 073	„
Pferde	2 396 469	„
Schweine	155 134	„
Ziegen	7 612	„

Man hat berechnet, dass in der Provinz Buenos-Ayres die Züchtung von Hornvieh oder Pferden 12, jene von Schafen 15 % des investirten Capitals abwirft.

Die früher gegebenen absoluten Zahlen der Viehbestände Argentiniens gaben ein weniger deutliches Bild des Reichthums an Nutzthieren, welcher hier herrscht, als die folgende vergleichende Zusammenstellung, welche wir den Arbeiten F. Latzinas verdanken. Darnach kommen auf je 1000 Einwohner:

	Stück Hornvieh	Schafe	Pferde
In der argentinischen Republik	5464	27 955	1868
„ Deutschland	375	595	80
„ Spanien	185	1404	43
„ Frankreich	307	646	77
„ Italien	130	324	37
„ den Vereinigten Königreichen Großbritanniens	292	946	86

Eine directe Folge des Reichthums an Nutzthieren ist der geringe Geldwert, den dieselben an Ort und Stelle besitzen; die Durchschnittspreise eines Stückes Rindvieh variiren je nach den verschiedenen Örtlichkeiten zwischen 40—75 Frcs.; Pferde von 12—60 Frcs., Schafe 5—6 Frcs.

Die Viehzucht wird im Bereiche des ganzen Landes fast ausschließlich im großen betrieben, und erfordert zu ihrer Ausübung bedeutende Anlagecapitalien. Man rechnet, dass ein 2600 *ha* umfassendes Terrain von mittlerer Güte an 3000 Stück Rindvieh ernähren kann, von welchen jährlich gegen 1000 Stück als Schlachtvieh abgesetzt werden können. Sobald nach einigen Jahren die härteren Gräser durch Abweiden und Niedertreten abgenommen haben, und in Folge der ausgiebigen natürlichen Düngung durch die weidenden Rinderherden, zartere Gräser zu Wachsthum gelangen, können auf dem gleichen Terrain der angegebenen Größe bis zu 12 000 Stück Schafe gehalten werden.

Der Preis der Weideplätze ist je nach der Beschaffenheit des Bodens ein sehr verschiedener. Das Vorhandensein von Wasser, die Nähe von Eisenbahnen oder Wasserstraßen, welche die Absatzfähigkeit erhöhen, nehmen gleichfalls bestimmenden Einfluss auf die Preise des Weidelandes. In den patagonischen Pampas z. B. kostet 1 *ha* Weideland kaum mehr als $1^1/_2$ Pesos; in der Nähe von Salta, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, ist der analoge Preis 350 Pesos.

Die größte Auslage, welche dem Viehzüchter (Estanciero) nächst den Anschaffungskosten des animalischen Grundstockes und des für denselben erforderlichen Weidelandes erwächst, besteht in den Kosten für die Einfriedigung seines Terrains. Diese geschieht meistens durch Zäune aus gestrecktem oder gewelltem Stahl- oder Eisendraht, welcher zum Schutz gegen den Rost verzinkt wird. Man spannt drei bis fünf solcher Drähte über hölzerne Pflöcke von etwa 1·5 *m* Höhe, die in den Boden gerammt werden, und 30—50 *m* weit von einander abstehen. Alle 10—15 *m* weit sind die Drähte über eiserne Spreizen gezogen, welche die Bestimmung haben, erstere in ihrer parallelen Lage zu erhalten.

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit, welche die Viehzucht für die argentinischen Länder besitzt, und wohl noch auf sehr lange Zeit hinaus besitzen wird, stehen wir nicht an, hier einige Details über die daselbst

bestehenden Verhältnisse der Züchtung der wichtigsten Gattungen von Nutzthieren einzuschalten[1]).

Das erste Rindvieh wurde in die La Plata-Länder im Jahre 1553 über Brasilien eingeführt. Die Brüder Scipio und Vincenz Goës brachten aus der damals zwischen Spanien und Portugal strittigen Colonie St. Vincent einen Stier und acht Kühe nach Asuncion, der heutigen Hauptstadt der Republik Paraguay; von diesen neun Thieren stammen die nach Millionen zählenden Kühe und Ochsen ab, welche gegenwärtig auf den argentinischen Ebenen leben. Der ursprüngliche Stamm dieses Viehes war nach St. Vincent aus dem südlichen Spanien eingeführt worden; nachdem keinerlei Kreuzungen stattgefunden haben, hat sich der Racencharakter bis zum heutigen Tage in merkwürdiger Reinheit erhalten. Gegenwärtig über einen Raum verbreitet, welcher sich über volle 20 Breitengrade ausdehnt, findet man unter dem Rindvieh keinerlei Differenzirung der Race; die vorkommenden Unterschiede in der Größe der Thiere sind lediglich durch die mehr oder minder günstigen Verhältnisse der Weideplätze bedingt.

Im vorigen Jahrhundert, als vom La Plata schon jährlich an einer Million trockener Ochsenhäute nach Europa importirt wurden, gab es noch viel wildes Rindvieh (*Bueyes alzador*) über die weitläufigen menscheuleeren Ebenen zerstreut. Diese wilden Herden waren es zumeist, von welchen die zur Ausfuhr gelangenden Häute gewonnen wurden. Man machte Jagd auf die Herden, um die Häute der erlegten Thiere abzuziehen; das Fleisch wurde, soferne es nicht für den geringen menschlichen Bedarf Verwendung fand, den Raubvögeln und wilden Thieren zur Beute überlassen. Gegenwärtig kommt wildes Vieh nur noch sehr wenig vor; am öftesten fand man solches bis in die jüngste Zeit in den südlichen Theilen des Landes, als die noch nicht genügend zurückgedrängten Indianer durch ihre häufigen räuberischen Einfälle und Streifzüge Ursache waren, dass manche Estancia von ihren Besitzern verlassen wurde, wonach das sich selbst überlassene Vieh rasch verwilderte.

In der Gegenwart gibt es aber auf argentinischem Gebiete fast ausschließlich nur mehr gezähmtes Rindvieh (*amansados*); die Thiere tragen das Brandzeichen ihres Eigenthümers, sind an den Aufenthalt auf dem Terrain ihrer Estancia gewöhnt und stehen unter der Aufsicht von Hirten, welche sie zusammenhalten und sie von Zeit zu Zeit in einen engeren eingehegten Raum, den *Corral*, zusammentreiben, um die älteren, zum Verkauf oder zur Schlachtung bestimmten Thiere auszuscheiden und die jungen Thiere mit dem Brandzeichen zu versehen.

Die Hirten versehen ihren Dienst ausnahmslos zu Pferde; sie bedienen sich übrigens zum Zusammenhalten der Herde auch der Hunde, von welchen auf jeder Estancia eine bedeutende Meute gehalten wird. Auf je 40—50 Kühe wird ein Stier aufgezogen, die übrigen Thiere werden *Novillos* genannt.

Die Erhaltung dieses durch die Erfahrung als richtig erkannten Zahlenverhältnisses zwischen Kühen und Stieren ist nicht ausschließlich aus dem Grunde nothwendig, um eine größere Zahl der zu Schlachtungszwecken bestgeeigneten Thiere, der Ochsen, zu erzielen; es trägt außerdem wesentlich dazu bei, die Herde im gezähmten Zustande zu erhalten. Lässt man die Zahl der Stiere eine zu große werden, oder wird die fortgesetzte Aufsicht über die Herden versäumt, durch welche die Thiere an den Menschen gewöhnt werden,

[1]) Nach Wappäus. I. 3. 989 ff.

so verwildorn die Herden in sehr knrzer Zeit. Hingegen sind die Thiere auf den gut beaufsichtigten Estancias sehr wenig schen und sanfter Gemüthsart. Eine Herde, welche einmal zu verwildern angefangen hat, ist nur sehr schwer und nur mit großen Opfern wieder zu geregelten Zuständen zu bringen. Aus diesem Grnnde haben auch die erst vor wenigen Jahren zn Ende gekommenen, fortgesetzten inneren Unruhen, welche die Bewohner der Estancias vielfach von ihrem Bernfe abzogen oder verdrängten, der Viehzucht unberechenbaren Schaden zugefügt. In früheren Zeiten thaten verwilderte Herden auch großen Schaden, indem sie gezähmte Herden bekämpften und auch zum großen Theile Thiere dieser Herden mit sich fortführten. Dies ist in der Gegenwart nicht mehr zu befürchten; Aufmerksamkeit erfordert aber die Sucht der Thiere, welche — etwa bei der Gründung einer neuen Hacienda — von dem Orte, wo sie aufgezogen wurden, weg angesiedelt werden, nach ihrem ursprünglichen Terrain zurückzukehren, an welches sie große Anhänglichkeit haben. Wie schon früher angedeutet, scheut man jetzt auch nicht die Kosten, welche durch eine künstliche Einfriedigung der Weideplätze beansprucht werden. Die Anhänglichkeit der Thiere an das gewöhnte Terrain bildet zugleich die Hauptschwierigkeit bei ihrem Transporte, wenn sie zum Verkaufe oder zur Abschlachtung in den *Saladeros* (Conserve-Fleischfabriken) getrieben werden. Geräth so ein Transport aus irgend einer Ursache in Unordnung oder Schrecken, so kehren die Thiere in unaufhaltsamer wilder Flucht nach ihrer *Querencia* — dem ursprünglichen Aufzuchtsorte — zurück. Die erwähnten Transporte erfordern überhaupt viel Aufmerksamkeit und Geschick von Seite des dazu verwendeten Personals. Die fetteren Thiere fallen während des Transportes rasch ab, oder gehen sogar gänzlich zugrunde, wenn sie nicht langsam und derart getrieben werden, dass sie unterwegs von Zeit zu Zeit hinlänglich Weide und Wasser finden. Namentlich erleiden erfahrungsgemäß die Transporte, welche nach Chili und Bolivia getrieben werden, unterwegs stets sehr namhafte Verluste. Um einen Transport zweckentsprechend durchzuführen, ist stets eine große Anzahl von Treibern — der sogenannten *Peones* — nöthig; selbstverständlich sind diese Leute sämmtlich zu Pferde.

Das Dienstpersonal einer Estancia, in seiner Gesammtheit die *Peonada* genannt, steht in der Regel unter der Leitung eines oder zweier Aufseher — *Capatazes* — welche einem Oberaufseher, dem *Mayordomo* untergeordnet sind, wenn die Estancia von bedeutenderer Größe ist, und nicht etwa der Eigenthümer selbst sich mit ihrer Leitung und Oberaufsicht befasst. Ist ein Mayordomo bestellt, so hat er meistens einen Antheil an der Estancia. Unter den Peones nehmen jene eine bevorzugte Stellung ein, die nicht allein mit schon gerittenen Pferden — *Mansos* — umzugehen wissen, sondern auch junge Pferde — *Potros* — zu behandeln wissen, denn auf beinahe allen Estancias wird neben der Rinderzucht auch Pferdezucht betrieben.

Häufig findet man für die Peones den Namen *Gauchos* angewendet; doch gilt unter der Bevölkerung Argentiniens der letztere Name mehr in abfälligem Sinne für den liederlichen, vagabundirenden Peon. — Der „*Gaucho malo*“, ein Gemisch von fahrendem Sänger, Vagabunden und Banditen, bildet ein schlimmes Element der argentinischen Landbevölkerung. —

Die Weidegründe der Estancias sind oft von sehr großer Ausdehnung. Es gibt noch manche von 20—30 □Meilen Flächeninhalt, und Verkäufe, die nach Quadratleguas abgeschlossen werden, sind keine Seltenheit.

Digitized by Google

Eine größere Estancia kann als eine Art von Dorf angesehen werden. Um das gewöhnlich sehr unansehnliche Herrenhaus gruppiren sich die Wohnungen der Familien der auf der Estancia dienenden Peones, sowie solcher Personen, die etwa nur zeitweilig sich zu irgend einer Beschäftigung hier aufhalten. Auch eine *Pulperia*, nämlich eine mit einem Kramladen verbundene Schänke, findet sich bisweilen vor.

In neuerer Zeit hat die Zahl der kleineren Estancias sehr zugenommen. Zum Theile waren es ehemalige große Estancias, welche durch Vererbung sich in kleinere zertheilten, mehr aber wurden neue, kleinere solche Anwesen gegründet. Vielfach sind ehemalige Verwalter oder Aufseher von Estancias in die Lage gekommen, selbst eine solche gründen zu können. Auch von den eingewanderten Fremden haben manche sich der als lucrativ bekannten landesüblichen Viehzucht zugewendet, wenn sie über das nöthige Anlagecapital verfügten; aber es heißt, dass ihnen das Fortkommen als Estancieros viel schwieriger ankam als den Landeskindern, und zwar vorzüglich deshalb, weil sie es in den seltensten Fällen verstanden, ihr zahlreiches Dienstpersonal richtig behandeln zu lernen.

Was nun die Nutzung des auf den Estancias gezogenen Rindviehs anbelangt, so besteht diese außer der Deckung des eigenen Bedarfes, welcher sehr groß ist, da in den Pampas die Bevölkerung ausschließlich Fleischnahrung genießt, hauptsächlich im Verkauf von Schlachtvieh für den recht bedeutenden Bedarf der Städte, und in der Lieferung von Schlachtvieh an die Saladeros. Butter und Käse werden nur hie und da meist in schlechter Qualität erzeugt, die Milchwirtschaft überhaupt nur in der Nähe der Städte in einer einigermaßen nennenswerten Ausdehnung betrieben. Es fehlen die für eine extensivere Milchwirtschaft nöthigen zahlreichen und emsigen Arbeitskräfte. Tucuman genießt übrigens den Ruf, vortrefflichen Käse zu erzeugen.

Außer dem Schlachtvieh werden übrigens, besonders in neuerer Zeit, seit der Ackerbau sich zu heben beginnt, auch eine ansehnliche Zahl von Arbeitsthieren gezogen; sowohl beim Ackerbau als beim Landtransporte werden ausschließlich Ochsen verwendet.

Die Pferdezucht wird fast überall auf den Estancias neben der Zucht des Rindviehs bald in größerer, bald in kleinerer Ausdehnung mitbetrieben. Man hält die Pferde zwar zumeist von dem Rindvieh abgesondert, doch vertragen sich die Thiere gut miteinander, wenn eine solche Absonderung auch nicht stattfindet. — Das argentinische Pferd stammt von der spanischen Pferderace ab und zeigt noch beinahe durchwegs den kurzen Hals und den eigenthümlich geformten Kopf des Andalusiers. Die argentinischen Pferde sind selten groß, sondern meist nur nur von mittlerer Statur; wohl aber sind sie sehr ausdauernd und gelehrig, und würden bei besserer Behandlung als ganz vorzüglich bezeichnet werden können.

Im Laufe des ersten Jahrhundertes nach ihrer Einführung haben sich die Pferde in den La Plata-Ländern in gleich schnellem Maße vermehrt wie das Rindvieh, und es gab bald eine große Menge von wilden Pferdeherden. Diese haben sich jetzt außerordentlich verringert. Wenige Trupps wilder Pferde, *Baguales* genannt, gab es vor einiger Zeit noch im Süden des Landes, aber auch diese sind sehr zusammengeschmolzen, da sie von den auf Pferdefleisch als Nahrung angewiesenen Individuen sehr stark gejagt wurden.

Digitized by Google

Die Pferdeherden, welche auf den Estancias in gleicher Weise wie das Rindvieh unter Aufsicht gehalten werden, bestehen zum weitaus größten Theile aus Stuten, auf deren je zwanzig ein Hengst gehalten zu werden pflegt, und aus Fohlen oder jungen, unzugerittenen Pferden (*Potros*). Die Zahl der auf den Estancias vorräthigen zugerittenen Pferde ist meist eine geringe, da der Verbrauch an solchen ein sehr großer ist.

Die Fohlen werden im zweiten Lebensjahre verschnitten und im dritten und vierten Jahre gezähmt. Die letztere Operation beschränkt sich bekanntlich nach der vielfach im Detail beschriebenen Landessitte darauf, dass das junge Thier mit dem Lasso eingefangen, gesattelt und gezäumt und von dem Bändiger — *Domador* — bestiegen und nun so lange in der schärfsten Gangart herumgetrieben wird, bis das gehetzte Thier seine Ohnmacht gegen den Reiter erkennt und sich nun ruhig reiten und leiten lässt. Man erreicht dieses Resultat gemeiniglich in wenigen Tagen. Stuten werden nicht geritten, sondern nur zur Zucht verwendet; außerdem werden sie auch dadurch genutzt, dass man ihnen regelmäßig die Mähnen- und Schweifhaare verschneidet und die älteren Thiere tödtet, um ihre Haut und das Fett zu verwenden. Aus dem letzteren wird eine Art von Brennöl, *Potro* genannt, gewonnen.

Die Thatsache, dass die Stuten zum Reiten nicht verwendet werden, ist auffallend, wenn man bedenkt, dass die Spanier, welche die Pferde in die argentinischen Länder gebracht haben, nach arabischem Überkommen die Stuten ebenfalls hätten schätzen können; bedauerlich ist aber, dass von der sorgfältigen und guten Behandlung, welche die Araber dem Pferde angedeihen lassen, nichts in die spanischen und weiters in die südamerikanischen Gewohnheiten übergegangen ist. Sowohl bei der Zähmung als bei dem späteren eigentlichen Gebrauche wird das südamerikanische Pferd durchwegs misshandelt; die Folge ist, dass jedes Reitpferd mit mehr oder minder wesentlichen Fehlern behaftet bleibt, und dass die Thiere sich in der Regel außerordentlich schnell abnützen. Die große Menge der vorhandenen Pferde ist die Ursache, dass man nicht schonender mit ihnen umgeht; bei nur einigermaßen zweckmäßigerer Behandlung bleibt das argentinische Pferd bis zum 20. Lebensjahre vollkommen dienstfähig. Im allgemeinen ist das argentinische Reitpferd gelehrig, muthig, sehr genügsam, und obgleich nur mit dem Futter der Pampas genährt, fähig, unglaubliche Wegesstrecken zurückzulegen. 12, 15, ja selbst 20 deutsche Meilen an einem Tage zu machen, gilt für ein junges Pferd als keine ganz außergewöhnliche Leistung, wenn der Reiter es nur einigermaßen schont, seinen Galopp nicht forcirt und ihm von Zeit zu Zeit einige Augenblicke der Ruhe vergönnt.

Für den Zug ist das argentinische Pferd nur in geringem Maße geeignet. Es ist für diese Benützungsweise zu wenig robust und nützt sich bei dem mageren Futter allzuschnell ab. Deshalb bedient man sich für den Zug allgemein der Ochsen und für leichtere Gefährte der Maulthiere, welche kräftiger und ausdauernder sind.

Bestrebungen, durch Zuchtkreuzungen eine Veredlung der Race der einheimischen Pferde zu erzielen, sind erst aus den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen. Man hat Vollbluthengste aus England eingeführt und in Buenos-Ayres, nach europäischem Vorbilde, durch Abhaltung von Wettrennen das Interesse für die Veredlung der Pferde geweckt. Damit ging auch die Züchtung von Luxuspferden für Bespannungszwecke Hand in Hand.

Maulthiere werden viel gezogen, da von denselben auch ein bedeutender Export nach Bolivia stattfindet, welchen zum größten Theile die Provinz Cordoba liefert. Im eigenen Lande finden die Maulthiere auch vielfach Verwendung zum Tragen von Lasten. Es werden nur Maulthiere gezüchtet, nämlich das Kreuzungsproduct des Eselhengstes und der Pferdestute. Man lässt die jungen, zu Zuchtzwecken ausersehenen Esel von Mutterstuten säugen, was keinen besonderen Schwierigkeiten unterliegen soll; der so gewissermaßen unterschobene Esel wächst nun in der Pferdeherde mit den jungen Stuten auf. Wenn er erwachsen ist, bildet man für ihn eine sogenannte *Manada*, d. h. man gibt ihm 25—30 Zuchtstuten bei, die er vollkommen zusammenzuhalten und nöthigenfalls auch gegen Pferdehengste mit Erfolg zu vertheidigen weiß. Andererseits heißt es, dass der Eselhengst einer sorgfältigen Überwachung bedarf, weil er sich leichter von seinen Stuten entfernt als der Pferdehengst, der seiner *Manada* viel treuer ist.

Die erzielten Maulthiere werden mit dem dritten Jahre gezähmt und in Gebrauch genommen.

Außer zum Zwecke der Maulthierzucht werden auch sonst noch Esel in ziemlicher Anzahl gezüchtet, besonders in den Provinzen La Rioja, Catamara, Salta und Jujuy, wo sie viel zum Lastentragen in Verwendung kommen.

Besondere Aufmerksamkeit wird in der Gegenwart der Schafzucht zugewendet. »Die Schafzucht«, bemerkt Fregattenkapitän Müldner, »wird hierlands als Übergang zur Bodencultur betrachtet, weil sie den Menschen zu einer mehr sesshaften Lebensweise zwingt; man hofft, dass in nicht ferner Zeit die Rindviehzucht nur eine Hilfsindustrie für die Bodencultur geworden sein wird.«

Lange Zeit hindurch war aber das Schaf, gleichzeitig mit dem Rindvieh und dem Pferde nach den La Plata-Ländern eingeführt, als Zuchtthier nahezu völlig unbeachtet, obgleich es sich bemerkenswert rasch vermehrte und auch die Qualität der Wolle sich in einigen gebirgigeren Theilen des Landes bedeutend verbesserte. Noch im vorigen Jahrhunderte war das Schaf so gering geachtet, dass man es häufig nur zu dem Zwecke tödtete, um — sonderbarerweise — dasselbe als Heizmateriale zu verwenden. Ein eigenes spanisches Gesetz musste diesem Missbrauche zu steuern versuchen.

Erst um das Jahr 1820 fand der Gedanke Eingang, sich mit der Schafzucht zum Zwecke der Wollgewinnung ausgiebiger zu befassen. Im Jahre 1830 wurden die ersten Merinos (Rambouillets und Negrettis) aus Frankreich eingeführt und auf dem Küstengebiete damit Kreuzungen versucht. Diese Versuche haben die glänzendsten Resultate gehabt; im Laufe der letztverflossenen 30 Jahre hat sich die Production an Schafwolle der Menge nach verzehnfacht und auch die Qualität der Wolle ist eine stets bessere geworden.

Eine Übersicht über den Reichthum, welchen die Viehzucht den argentinischen Landen gewährt, ist am besten aus den Mengen von Rohproducten der Viehzucht zu entnehmen, welche als Exportartikel das Land verlassen. Fregattenkapitän Müldner gibt diesfällig die folgenden Zahlen an, die sich auf das Jahr 1884 beziehen.

Es gelangten zur Ausfuhr:

An Schafwolle .	114 345 *t*	(1886 : 132 130 496 *kg* i. W. v. $ 31 711 000)
» Schaffellen .	24 939 »	(1886: 35 312 899 » » » » » 6 350 000)

An Rinderhäuten	2 349 709 St.	(1886: 2 537 977 St. i. W. v. $	9 916 000)
„ Ziegenfellen	931 *t*		
„ Otternfellen	407 „		
„ Haaren....	1 733 „	(1886: 1 714 174 *kg* „ „ „ „	776 000)
„ Hörnern...	851 „	(1886: 1 167 683 „ „ „ „ „	149 000)
„ Knochen und Knochenasche	28 255 „	(1886: 31 369 145 „ „ „ „ „	583 000)
„ Unschlitt..	14 336 „	(1886: 12 701 661 „ „ „ „ „	1 715 000)
„ Hufen u. Klauen	1 202 „		
„ Salzfleisch.	18 870 „	(1886: 37 388 200 „ „ „ „ „	3 738 000)
„ Klauen- u. Hufől	552 „		
„ Straußfedern	30 764 *kg*	(1886: 25 953 „ „ „ „ „	36 000)

Die Landwirtschaft im engeren Sinne, d. i. der Bodenbau, ist in den argentinischen Ländern von verhältnismäßig jungem Datum; erst seit etwa 16 Jahren ist die Erzeugung an Bodenproducten imstande, den eigenen Bedarf des Landes zu decken; seither übersteigt wohl auch die Production den eigenen Consum, so dass ein mäßiger Export an Bodenproducten platzgegriffen hat.

Im Jahre 1884 waren die wichtigsten Mengen der exportirten Bodenproducte die folgenden:

Getreide..........	108 499 *t*	(1886: 37 864 413 *kg* i. W. v. $	1 510 000)
Mehl	3 734 „		
Mais	113 710 „	(1886: 231 660 300 „ „ „ „	4 653 000)
Leinsamen	33 991 „	(1886: 37 689 967 „ „ „ „	1 825 000)
Heu und Klee	11 846 „		
Kleie	3 226 „		
Hafer	362 „		

Getreide wird von Juni bis Ende August gesäet und im November geerntet. Da die wichtigsten Getreide producirenden Länder der Erde auf der nördlichen Hemisphäre liegen, daher ihre Ernte um jene Zeit halten, zu welcher in Argentinien die Aussaat stattfindet, so kann man schon vor der Saat die beiläufigen Resultate in den concurrirenden Ländern kennen, und darnach die Wahl der auszusäenden Cerealien treffen.

Die Getreidepreise sind sehr veränderlich; Fregattenkapitän Müldner erwähnt als diesfällig sehr bezeichnend einen Fall, in welchem ein in Rosario mit Getreide für Europa beladener Dampfer seine Ladung in Buenos-Ayres löschte und verkaufte, weil hier eben Getreidepreise herrschten, die um einen Shilling per Tonne höher waren, als die gleichzeitigen Preise in Europa. Der jährliche Eigenconsum an Getreide in der argentinischen Republik wird auf 100 *kg* per Kopf der Bevölkerung geschätzt.

Sehr ausgebreitet ist die Maiscultur, da der Mais nächst dem Fleische den Hauptbestandtheil der Nahrung der Bevölkerung bildet; außerdem wird aber diese Kornfrucht auch zur Mästung von Vieh und Geflügel sowie zur Erzeugung von Brantwein verwendet. Häufig wird Mais nach der Getreideernte auf demselben Felde gesäet.

Im allgemeinen kann die Aussaat von Mais vom September bis Jänner stattfinden. Das im October gesäete Korn reift im Jänner, und auf demselben Boden kann sofort wieder Mais gesäet werden. Man rechnet, dass unter günstigen Umständen 1 *ha* Bodenfläche an 6000 *kg* Maiskörner produciren kann.

Digitized by Google

Bohnen gedeihen, besonders im Gebiete des Chaco, in ganz überraschender Weise. Sie werden im October nnd zu Ende Jänner gesäet, und geben durchschnittlich 1800 *kg* per Hektar.

Der Bau des Zuckerrohres wurde erst vor kurzem in den Gebieten Chaco und Missiones begonnen, und verspricht eine neue Quelle des Nationalreichthumes zu erschließen. Der Ertrag an Rohr wird unter normalen Verhältnissen mit 60 *t* per Hektar erzielt.

Sorgho (Moorhirse) wird gleichfalls seit kurzer Zeit im Chaco angebaut, wo er vortrefflich gedeiht. Aus dieser Moorhirse wird vornehmlich Brantwein gewonnen. Der Ertrag an Stengeln wird per Hektar mit 40 *t* angenommen, welche etwa 3·75 % an reinem Alkohol geben.

Der Tabakbau befindet sich in seinen Anfängen. Es werden noch Versnche mit verschiedenen Arten der Tabakpflanze gemacht.

Erdnüsse werden im Chaco gebaut. Sie geben 35—45 % Öl, welches als Speiseöl, sowie zu Beleuchtungszwecken nnd zur Erzeugung von Seife verwendet wird. 1 *ha* Boden gibt an 2500 *kg* Nüsse.

Sesam wird im Chaco im Monate Februar geerntet. Es ist reicher an Öl als die Erdnuss; man rechnet 1300 *kg* Ertrag auf das Hektar.

Ricinus wächst wild im Chaco, wird aber auch zur Begrenzung der Felder ausgesäet nnd kommt ohne weitere Pflege gut fort. Das aus dieser Pflanze gewonneue Öl wird zur Erzeugung von Seife, zu Beleuchtungszwecken und auch zur Bereitung von Ölfarben verwendet.

Hinsichtlich der Art und Weise des Absatzes der Producte der Bodencultur sowohl als der Viehzncht bemerkt Fregattenkapitän Müldner, dass eigene Agenten im Lande herumreisen, welche den Erzeugern diese Producte abkaufen uud sie an die Exporteure weiter geben, von welch letzteren dann der Vertrieb ins Ausland geschieht.

Von geringer Bedeutung sind bisher die Waldproducte in der argentinischen Republik. Im größten Theile des Landes besteht sogar Mangel an Bauholz. In jenen Provinzen, welche in dieser Beziehung von der Natur reichlicher bedacht sind, wie z. B. Tucuman nnd Corrientes (wo namentlich die Inseln des großen Sees von Ybera Waldungen mit sehr wertvollen Holzarten enthalten), kann von einer Holzausfuhr jetzt doch noch keine Rede sein. Besonders geschätzt wird das Lapacheholz (von einer Bignoniacee) wegen seiner ganz außerordentlichen Dauerhaftigkeit. Am meisten Holz liefern noch die Wälder des Gran Chaco an den Ufern des Paraná; von da wird ziemlich viel Holz nach Buenos-Ayres gebracht. Seit die Schiffahrt auf dem Paraná freigegeben ist, kommt viel nordamerikanisches nnd selbst nordeuropäisches Holz bis in die inneren Theile von Argentinien. Der Grund dieser sonderbaren Erscheinung liegt darin, dass die einheimischen Hölzer sich zwar vortrefflich zum Schiffbau, dann für Tischler-, Stellmacher-, Drechsler- und überhaupt zu allen solchen Arbeiten eignen, welche festes, hartes, dauerhaftes oder schöne Politur annehmendes Holz erfordern, nicht aber zu Dielen, Balken und überhaupt zu jenen Zwecken geeignet ist, für welche die nordischen Tannenhölzer verwendet werden; für diese Hölzer findet sich in Argentinien kein einheimisches Äquivalent.

Von sonstigen Waldproducten ist nur die *Yerba Maté*, d. i. der sogenannte Maté- oder Paraguaythee zu nennen, nämlich die Blätter von *Ilex Paraguayensis* D. C., welche Pflanze auf dem argentinischen Gebiete in der Provinz Corrientes und in dem Territorium der Missiones am Urugnay vor-

kommt. Die Ausbeute der sogenannten Yerbales, nämlich der Matéwälder, ist aber bisher eine relativ geringfügige geblieben, was umsomehr verwundern muss, wenn man erfährt, dass die Regierung der Provinz Corrientes diese Sache schon im Jahre 1855 soweit der Aufmerksamkeit würdigte, dass sie Aimé Bonpland, den einstigen Reisegefährten Humboldts, mit der Aufsuchung ergiebiger Yerbales betraute, und dieser Gelehrte in seinem Berichte der Ansicht Ausdruck lieh, dass die Yerbales zu einer reichen Einnahmsquelle gemacht werden könnten. —

Über die Fabriksindustrie im Bereiche der argentinischen Länder bemerkt Fregattenkapitän Müldner treffend, es seien die Gründe für die Thatsache sehr naheliegend, dass die Industrie noch auf einer niederen Stufe der Entwicklung steht. Die geringe Einwohnerzahl einerseits, die Leichtigkeit des Erwerbs durch Viehzucht oder Bodencultur anderseits, bringen es mit sich, dass Handarbeit sehr hoch bezahlt werden muss; es haben daher zunächst nur jene Industriezweige Aussicht auf Erfolg, welche vornehmlich mit Maschinen betrieben werden können und demnach nur wenig Menschenkraft in Anspruch nehmen.

Von den bisher entwickelten Industrien sind nur jene zu einer gewissen Wichtigkeit gelangt, welche mit der Verwertung der landwirtschaftlichen und Viehzuchtsproducte in unmittelbarem Zusammenhange stehen. So z. B. die Brantweinbrennereien in Tucuman, Salta und Jujuy, welche feinen Brantwein aus Zucker darstellen, dann jene in Mendoza, San Juan und La Rioja, wo Traubenmost verarbeitet wird. Von neuerem Datum sind Wollwäschereien (bis jetzt wird die Schafwolle meist in sehr unreinem Zustande exportirt); dann Anstalten zum Pressen des Unschlittes, wodurch das gewonnene Oleïn zurückbehalten werden kann um im Lande selbst bei der Seifenbereitung Verwendung zu finden, während nur Stearin und Margarin zur Ausfuhr gelangen; die Erzeugung von Brantwein aus Mais u. s. w. — lauter Industrien, welche in neuester Zeit nach und nach an Boden und Ausbreitung gewinnen.

Von ganz außerordentlicher Wichtigkeit aber unter den industriellen Anstalten, welche Producte der Viehzucht zu verwerten haben, sind die großartigen Schlächtereien und Pökelanstalten, im Lande Saladeros genannt.

Die Republik hat 21 solcher in großem Maßstabe angelegten Etablissements. Hievon sind 8 in der Provinz Entre Rios gelegen, welche jährlich 480 000 Stück Vieh schlachten können; 1 in der Provinz Santa Fé und 12 in der Provinz Buenos-Ayres. Diese Anstalten sind mit einem Capitalaufwande von 35 Millionen Francs errichtet worden.

Einen allgemeinen Begriff von der Leistungsfähigkeit dieser 21 Saladeros bekommt man durch die von F. Latzina für das Jahr 1881 gegebenen, folgenden Zahlen:

Es wurde im Jahre 1881 erzeugt

an eingepökeltem Fleisch	22 399 357 *kg*	im Werte von	12 726 915 Frcs.
„ Talg und Unschlitt..	10 660 008 „	„ „ „	7 129 065 „

wobei noch der Wert der Nebenproducte mit etwa $4^1/_2$ Millionen Frcs. in Anschlag gebracht werden muss.

Die Großartigkeit der Anlagen der *Saladeros* bringt es mit sich, dass zur Ausübung dieser Industrie sehr bedeutende Capitalien erforderlich sind. Deshalb sind die Saladeros beinahe durchaus Eigenthum von Gesellschaften, unter deren Mitgliedern eine große Zahl fremder Capitalisten zu sein pflegen.

Die Saladeros erfordern das Vorhandensein einer Anzahl verschiedener Gebäude, und müssen in der Nachbarschaft eines großen Flusses gelegen sein, damit die zur Ausfuhr bestimmten Producte unmittelbar der Verschiffung unterzogen werden können. Sie liegen deshalb auch alle am Uruguay, Paraná oder La Plata. Ein ausgedehntes Terrain mit guter Weide und reichlichem Wasser ist erforderlich, auf welchem das zur Schlachtung herbeigetriebene Vieh sich vorerst von den Anstrengungen des oft sehr weiten Transportes erholen kann; würde diese Maßregel unterlassen, so verliert das gewonnene Fleisch sehr an Qualität, und es lässt sich die Haut nicht gut abziehen, welche ein Hauptproduct bildet und durchaus unversehrt bleiben muss.

Die Tödtung der Thiere, welche mittels eines einzigen Stiches mit einem langen Messer in den Nacken geschieht, das Abziehen der Haut, die Trennung des Fleisches von den Knochen u. s. w. wird mit einer erstaunlichen Geschwindigkeit und Geschicklichkeit vollführt. Alle Theile des geschlachteten Thieres werden benützt. Das Fleisch wird, mit dicken Salzschichten gemischt, in hohen Haufen aufgeschichtet, und nach einigen Tagen, wenn es vom Salze wohl durchdrungen ist, im Trockenraume (Tendal) auf ausgespannten Leinen getrocknet. Die Häute werden wie das Fleisch gesalzen; der Talg wird zum größten Theil bei der Präparirung des Fleisches zur Salzung getrennt und abseits geschichtet, jene Talgtheile aber, welche an Knochen und Abfällen haften bleiben, werden gewonnen, indem man diese in große Kübel sammelt und den Talg durch hineingeleitete heiße Wasserdämpfe auszieht. Die Knochen werden sortirt, die großen zu Drechslerarbeiten tauglichen für sich gesammelt, und die übrigen mit den sonstigen Rückständen mit als Heizmaterial verwendet, die Asche aber als Düngungsmittel exportirt. Hörner, Klauen und Haare werden schon bei der Zerlegung der Thiere getrennt und alles Übrige — Gedärme, Flechsen, Hautstücke u. s. w. — wird in große Gruben gethan, in welche das Blut der getödteten Thiere eingeleitet wird, um mit diesem zusammen zur Anfertigung einer Art von künstlichem Guano verwendet zu werden.

Auch eine große Anzahl von Pferden wird, wie schon früher erwähnt worden, in den Saladeros geschlachtet; Häute und Knochen dieser Thiere werden in gleicher Weise wie jene des Rindviehes benützt, aus dem Fleische aber nur ein dickes Fett oder Öl von starkem Geruch gewonnen, welches unter dem Namen *Aceite di Potro* im Lande vielfach gebrannt, aber auch zum Theile nach Frankreich ausgeführt wird.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich im Lande die Gerberei ziemlich entwickelt und ein namhafter Theil der Häute der in den Saladeros geschlachteten Thiere kommt nicht mehr zur Ausfuhr, sondern gelangt in die Gerbereien, von denen die Provinz Tucuman allein 32, jene von Salta 20 besitzt. Die Wälder der genannten Provinzen, sowie auch jene von Jujuy, Santiago und Corrientes, dann die Grenzbezirke im Chaco sind reich an Pflanzen, welche in ihren Rinden, Blättern oder Früchten die für die Ledergewinnung erforderliche Gerbsäure enthalten. Man nennt unter diesen Pflanzen die Bäume Cebil (*Acacia cebil*), Quebracho blanco (*Apidosperma Quebracho*), Espinillo (*Acacia cavenia*), Algarobbo (*Prosopis Algarobbo*), Lecheron, Moye u. a. m. —

Wir wollen die Besprechung der natürlichen Landesproducte und der mit denselben unmittelbar verknüpften industriellen Thätigkeiten nicht abschließen, ohne noch mit einigen Worten des Bergbaues zu gedenken.

Digitized by Google

Dieser Zweig menschlicher Thätigkeit ist auf dem Gebiete der jetzigen argentinischen Republik niemals von großer Bedeutung gewesen. Zur spanischen Zeit wurden, obwohl die bedeutenden Mineralschätze mehrer Provinzen nicht unbekannt blieben, doch nur wenige Minen und diese nur mit geringen Mitteln betrieben, da damals die viel reicheren Minen in Bolivia und in Peru die Speculation anzogen, so dass kein Theil des jetzt argentinischen Gebietes den Charakter einer Bergwerks-Colonie erhielt. Während der Revolutionskriege ging dann auch der früher nur nachlässig betriebene Bergbau fast gänzlich ein und es brauchte lange Zeit, bis er wieder nur einigermaßen in Aufnahme kam.

Die Provinzen, in welchen gegenwärtig der Bergbau ein nennenswerterer ist, sind La Rioja, Catamarca, Cordoba, San Juan, San Luis und Mendoza; bedeutende mineralische Schätze werden in den Provinzen Salta und Jujuy vermuthet, ohne dass es aber bisher hier zur Erschließung von Minen gekommen wäre.

In der Provinz Rioja finden sich Silber, Kupfer, goldhältiges Silber und Gold; die Silberminen beschäftigen hier 300—360 Arbeiter und sollen jährlich eine Ausbeute von 630 000—815 000 Frcs. geben, welcher ein Ausgaben-Etat von 420 000 Frcs. gegenübersteht. Die Kupferminen beschäftigen 208—218 Arbeiter; der Wert des geförderten Metalles wird mit 1 053 500 Frcs., die Ausgaben mit 850 000—881 000 Frcs. angegeben.

Von der Gesammtproduction der Republik an Metallen können die folgenden, die Ausfuhr im Jahre 1882 darstellenden Zahlen, einen allgemeinen Begriff geben.

Es gelangten im Jahre 1882 zur Ausfuhr:

Kupfer und Kupfererze ...	507 607 *kg*
Zinn	194 677 „
Silber und Silbererze	190 837 „
Blei und Bleierze........	81 639 „

im Gesammtwerte von 2 597 870 Frcs.

Selbst die von uns schon öfters bezogene officielle argentinische Publication steht keineswegs an, zuzugestehen, dass die bergmännische Ausbente der mineralischen Schätze des Landes sich noch in der Kindheit befindet. Zutreffend ist die Bemerkung, dass der Grund hiefür hauptsächlich darin zu suchen sei, dass in den argentinischen Ländern das Capital sich in der Viehzucht schneller, sicherer und besser verwerten lasse, als beim Bergbau, und dass auch die Landwirtschaft und der Handel jetzt noch bessere Chancen haben als dieser; umsomehr als der Bergbau zu seinem Gedeihen immer reichliches und billiges Brennmaterial braucht und nachdem dieses an Ort und Stelle nicht vorhanden ist, billige und reichlich vorhandene Verkehrswege einen Ausgleich schaffen müssten. Damit hat es aber, soferne wenigstens jene Landestheile in Betracht kommen, in welchen der Bergbau überhaupt einen Erfolg versprechen kann, noch auf längere Zeit hinaus seine guten Wege. Denn von den Eisenbahnen abgesehen — welche bisher nur eine im Verhältnisse zur gewaltigen Größe des Landes sehr geringe Ausdehnung erreicht haben — kommen für den inneren Verkehr Argentiniens eigentlich nur die allerdings weit in das Land reichenden Flussschiffahrts-Straßen in Betracht; die Landstraßen sind durchwegs in sehr schlechtem Zustand, derart, dass der Frachtenverkehr mittels Lastwagen eigentlich völlig außer Gebrauch gekommen ist.

Digitized by Google

Das richtigste Bild über die Industriearmut des Landes ergibt sich aus der Übersicht über die Einfuhren. Über diese hat Fregattenkapitän Müldner wertvolle Detaildaten gesammelt; bevor wir jedoch dieselben wiedergeben, wollen wir der landesüblichen Geldwährung insoweit erwähnen, als zum Verständnis der häufig vorkommenden Wertangaben nöthig ist; ebenso halten wir es für angezeigt, zuvor noch der hauptsächlichsten Bestimmungen des Zolltarifes zu gedenken, welche auf die Einfuhr Bezug nehmen.

Die gesetzlichen Landesmünzen sind:

1	Argentino, Goldmünze	im	Werthe	von	25	Frcs.
½	„ „	„	„	„	12,5	„
1	*Peso moneda nacional*, Silbermünze	„	„	„	5	„
50	Centavos, Silbermünze	„	„	„	2,5	„
20	„ „	„	„	„	1	„
10	„ „	„	„	„	0,5	„
2	„ Kupfermünze	„	„	„	0,1	„
1	„ „	„	„	„	0,05	„

Als Folge des durch die langwierigen inneren Kriege nicht eben blühenden Finanzzustandes der Republik ist aber ein Papiergeld mit Zwangscours in allgemeinem Gebrauche. Dasselbe unterliegt einem hohen Agio, welches im ersten Semester 1886 zwischen 40 und 65% variirte.

Häufig wird noch, besonders in den entlegeneren Provinzen, nach *Pesos moneda corriente* im Werte von 2 Frcs. und *Pesos Bolivianos* im Werte von 3 Frcs. gerechnet.

Die für uns wichtigsten, weil am allgemeinsten im Gebrauche stehenden Werteinheiten sind aber

der *Peso moneda nacional* in Gold, und
„ „ „ „ „ Papier;

für den ersteren ist die Bezeichnung *$ m/n oro*, für den letzteren einfach *$ m/n* allgemein üblich.

Der Zolltarif basirt auf dem folgenden, aus dem Jahre 1884 stammenden Gesetze.

Artikel 1. Jede aus dem Auslande bezogene Ware unterliegt bei der Einfuhr für den Verbrauch einem Zoll von 25% ad valorem.

Ausgenommen sind und zahlen nachstehend bezeichnete Zölle:

50%: Feuerwaffen, welche im Kriege verwendet werden können, hiefür bestimmtes Pulver und Munition überhaupt; Brantwein; Liqueure in jeder Art von Gefäßen; Parfümerien; Tabak und Cigarren aller Art, sowie Schnupftabak; Waffenzubehör und Waffen; Zündkerzchen aus Wachs.

40%: Fertige Kleider und Kleidungsstücke im allgemeinen, Hüte, Fußbekleidungen; Perde- und Wagengeschirre; Wagen; Möbel; Zündhölzchen ohne Wachszusatz; Kunstfeuerwerks- und Kunstgegenstände.

10%: Nichtgalvanisirtes Eisen in Blechen, Stangen, Blöcken und Bändern; Dampfmotoren; Tannenholz; grobes Salz; Schreib- und Druckpapier von jedem Format.

5%: Packleinwand; Steinkohle; Juwelen; bearbeitetes Gold und Silber; Seide zum Sticken und Nähen; jedes mit Gold oder Silber verzierte Instrument oder Werkzeug, sobald diese Verzierungen den Wert der Ware um ein Drittheil erhöhen; Pflüge; Draht für Einzäunungen und Telegraphen; Fassdauben; Fassreifen; hölzerne Fässer; brochirte und gebundene Bücher; Pressen; Apparate oder Materiale, welche bloß für den Buchdruck bestimmt

Digitized by Google

sind, mit Ansnahme der Lettern; lithographische Pressen; Dresch- nnd Nähmaschinen; Garn und Draht znm Garbenbinden; Reservestücke für Agricultur-Maschinen.

2 %: Ungefasste Edelsteine.

Besondere Zollsätze haben:

		$ m/n
100 *kg*	Getreide	1,65
1 „	Stärke	0,05
1 „	Kaffee	0,08
1 „	Mehlspeise	0,07
1 „	feiner Zwieback nnd andere Teigwaren	0,09
1 „	Getreide- oder Maismehl	0,04
1 „	entkörnter Mais	0,04
1 „	Thee jeder Qualität	0,25
1 „	Mate, zubereitet	0,05
1 „	Zncker	0,05
1 *l*	ordinärer Wein in Fässern	0,05
1 „	feiner Wein	0,20
Jede Flasche Wein, welche nicht mehr als 1 *l* enthält		0,20
1 *l* oder 1 Flasche Bier oder Cider		0,10

Artikel 2. Frei vom Einfnhrszolle sind die folgenden Artikel:

Maschinen für industrielle Etablissements nnd für Dampfschiffe; Zuchtthiere nnd Rindvieh, frische Fische; frisches Obst; Einrichtnngsstücke nnd Ausrüstnng der Einwanderer, wenn sie keinen hohen Wert darstellen; gemünztes Gold nnd Silber; Gold nnd Silber in Körnern, Pulver oder Stücken; lebende Pflanzen; Schienen und Schwellen ans Eisen; Weichen, Drehscheiben, Locomotiven, Räder mit oder ohne Achsen für Eisenbahn- und Tramwaywagen; nnverzinkte Eisenrohre für Gas- nnd Wasserleitnngen, wenn sie mindestens 75 *mm* Dnrchmesser haben; Quecksilber; Bohrstangen von mehr als 2 *kg* Gewicht; Bohrer und Sprengmittel für den Bergbau; Samen, welche für den Feldban dienen; Heilmittel gegen die Schafräude; Heideerde; Gegenstände znm kirchlichen Gebrauche.

Artikel 3. Vom Ansfuhrszoll sind befreit alle Producte nnd Erzengnisse mit Ansnahme der folgenden, welche 6 % ad valorem zu entrichten haben:

Thierisches Öl, Hörner, Conservefleisch, Knochenasche, Rosshaar, Leimleder, Fett, Knochen, gewaschene nnd ungewaschene Wolle, Häute, Schaffelle gewaschen oder ungewaschen, Straußfedern, Unschlitt. —

Indem wir nnn zu den detaillirten Angaben übergehen, welche Fregattenkapitän Müldner über die verschiedenen Einfnhren nach Argentinien zu machen in der Lage war, müssen wir hervorheben, dass der genannte Schiffscommandant es sich besonders angelegen sein ließ, soweit als irgend nur thunlich, den Beziehnngen nachznforschen, welche der Import nach Argentinien znr österreichisch-nngarischen Monarchie rücksichtlich der Provenienz der Waren anfweisen mochte. Es war dies keine leichte Anfgabe; aus den amtlichen Statistiken ließ sich weder rücksichtlich der Einfuhr aus unserer Monarchie noch über die Ausfuhr dahin irgend ein Anhaltspnnkt gewinnen, denn beides findet nnr anf indirectem Wege, über andere Länder statt. Es mnssten eingehende Erkundigungen eingezogen werden, welche in vielen Fällen dnrch die eigenen Beobachtungen hervorgerufen wnrden, die man über

Digitized by Google

augenscheinlich heimatliche Provenienz mancher Waren zu machen Gelegenheit hatte. Fregattenkapitän Müldner glaubt als das Resultat seiner Nachfragen und Beobachtungen aussprechen zu können, dass ein nicht unansehnlicher Theil der Bedürfnisse Argentiniens durch Einfuhren gedeckt wird, welche aus Österreich und Ungarn stammen.

Im besonderen berichtet er über die Einfuhr das Folgende.

I. Landwirtschaftliche Producte.

Aus naheliegenden Gründen sind es nicht landwirtschaftliche sondern industrielle Producte, welche vorzugsweise zum Import nach Argentinien gelangen, nachdem die Republik selbst Producte der Viehzucht und Landwirtschaft in bedeutender, immer steigendor Menge zur Ausfuhr bringt. Nur an Mehl stand im Jahre 1884 einer Einfuhr von 116 *t* eine Ausfuhr von 3734 *t* gegenüber, und an Butter wurden 173 *t*, hievon 125 aus den Vereinigten Staaten eingeführt.

Weiters wurden im genannten Jahre eingeführt:

Teigwaren 57 060 *kg*, hievon aus Italien 30 639 *kg*.

Wein 80 699 067 *l* in Fässern und 58 899 Dutzend Flaschen; hievon aus Frankreich 43 290 525 *l* in Fässern und 29 582 Dutzend Flaschen.

Seit neuerer Zeit finden ungarische Weine einen recht guten Absatz. Es würde dies in noch weit höherem Maße der Fall sein können, wenn diese Weine in weiteren Kreisen bekannt wären. Die wenigen Kaufleute, welche ungarische Weine einführen, sind leider gerade solche, welche nicht über die genügend großen Geldmittel verfügen, um umfangreichere Geschäfte abzuschließen. Es müsste zweifellos zu den besten Ergebnissen führen, wenn für den Vertrieb der Weine aus dem nationalen Centralkeller des ungarischen Ackerbauministeriums, in Argentinien tüchtige Agenten gewonnen werden möchten. — Auch dalmatinische Weine, besonders jene von Lissa erfreuen sich des besten Rufes und finden Absatz. — Die Firma E. Kalister in Buenos-Ayres bezieht die ungarischen Weine von A. Zallich aus Pressburg, die Dalmatiner Weine von Topich aus Lissa. — Für ungarische Weine kommen die bedeutenden Kosten des Landtransportes bezüglich ihrer Absatzfähigkeit sehr in Betracht. Der Frachtsatz von Wien bis Genua beträgt weit mehr als jener von Genua bis Buenos-Ayres. Aus diesem Grunde dürften, solange diese Verhältnisse andauern, nur feinere, höbere Preissätze vertragende Weine Aussichten auf vermehrten Absatz haben.

Bier, 91 249 *l* in Fässern und 349 547 Dutzend Flaschen; hievon aus Deutschland 37 624 *l* in Fässern und 163 082 Dutzend Flaschen. — Österreichisches Bier ist kaum gekannt; es würde dem in Argentinien rücksichtlich dieses Getränkes herrschenden Geschmacke wohl entsprechen, müsste aber billiger sein, um in die Concurrenz eintreten zu können. Der Transport in Fässern ist nicht rathsam, da vielfach in solcher Weise transportirtes Bier unterwegs zugrunde geht. Eis steht in Argentinien nur wenig zur Verfügung.

Zucker. Raffinirt 28 595 445 *kg*, wovon aus Frankreich 12 453 059 *kg*; Mehlzucker 4 347 900 *kg*, wovon aus Uruguay 2 191 686 *kg*; Rohzucker 1 966 772 *kg*, wovon aus Brasilien 1 109 761 *kg*. Die Einfuhr an Zucker ist im Abnehmen, da die Erzeugung dieses Artikels im Lande selbst in Zunahme

begriffen ist. Österreichischer Zucker hätte kaum eine Aussicht auf lohnenden Absatz in Argentinien.

Mineralwässer. 12 913 Dutzend Flaschen, wovon 8784 aus Frankreich. Ein beschränkter Consum von unseren heimischen Mineralwässern besteht allerdings; aber um denselben zu erweitern, müssten die Transportkosten eine Herabminderung erfahren.

II. Erzeugnisse der Textilindustrie.

Baumwolletoffe. Einfärbig 4 362 883 *kg* und 10 582 562 *m*; bedruckte Stoffe im Gesammtwerte von 776 105 *$ m/n*.

Linnen. Einfärbig 12 090 *kg* und 692 009 *m*; bedruckte im Werte von 41 595 *$ m/n*.

Hanfetoffe. Einfärbig 4387 *kg* und 4924 *m*; bedruckte im Werte von 4968 *$ m/n*. Starker Hanfetoff 1 483 909 *kg*; leichtes Segeltuch 337 838 *m*. Segeltuch 801 123 *m*. Sackleinwand im Werte von 43 627 *$ m/n*. Packleinwand 6 222 809 *kg*.

Gras- und Strohmatten 124 152 *m*.

Schafwollstoffe. Cachemir 1 066 833 *m*; andere Schafwolletoffe 80 601 *kg* und 1 711 706 *m*. — Dieselben bedruckt um 339 806 *$ m/n*; Flanell 89 839 *m*.

Seide 16 905 *kg* und 118 989 *m*. Seidensammt 64 954 *m*; bedruckte Seidenstoffe um 360 622 *$ m/n*.

Teppiche aller Arten 325 315 *m*.

Fertige Kleidungsstücke:

Schlafröcke und leinene Unterröcke	4 663 Dtzd.
Hemden aller Arten	26 035 „
Kurze Hemden aller Arten................	74 312 „
Hosen und Unterhosen	6 844 „
Krägen und Manchetten..................	16 284 „
Strümpfe aller Arten	599 029 „
Taschentücher	447 607 „
Handtücher und Tischwäsche..............	29 560 „
Sonstige fertige Sachen im Werte von	612 710 *$ m/n*
Regen- und Sonnenschirme im Werte von....	81 325 „
Hüte aller Arten im Werte von	2 814 836 „

III. Metalle und Metallwaren.

Juwelierartikel mit Ausnahme der ungefassten Edelsteine, im Werte von 671 019 *$ m/n*.

Quecksilber		140 *kg*
Kupfer und Bronze, verarbeitet	im Werte von	72 125 *$ m/n*
Zinn, verarbeitet.....................	„ „ „	7 234 „
Blei, „	„ „ „	14 352 „
Zink „	„ „ „	1 680 998 „
Eisendraht für Einzäunungen.....................		22 323 080 *kg*
„ „ andere Zwecke.....................		2 161 708 „

Waffen, fertige Munition, mit Ausschluss von ledigem Pulver	im Werte von	213 758	$ m/n
Messerschmiedwaren	„ „ „	269 572	„
Roheisen		34 761 185	kg
Nähnadeln aller Arten		28 152	Tausende
Küchen- und Haushaltungsgeräthe	im Werte von	512 984	$ m/n
Nägel aller Arten		1 636 526	kg
Ketten (mit Ausnahme von Uhrketten)	im Werte von	58 182	$ m/n
Eiserne Cassen		2 415	Stück
Eisenrohre	im Werte von	153 820	$ m/n
Eisenreife		2 696 204	kg
Handwerkzeuge und Diverses	im Werte von	1 454 967	$ m/n
Eisenmöbel	„ „ „	39 100	„
Eisenpfeiler und Träger	„ „ „	218 725	„

Apparate und Werkzeuge:

Pflüge		8 478	Stück
Mähmaschinen		538	„
Dreschmaschinen		76	„
Andere landwirtschaftliche Maschinen	im Werte von	174 617	$ m/n
Schaufeln, Spitzhauen, Krampen	„ „ „	92 753	„
Wasserpumpen aller Classen	„ „ „	14 435	„
Nähmaschinen		14 809	Stück
Buchdruck- und lithographische Pressen		894	„
Andere Maschinen und Apparate	im Werte von	905 079	$ m/n
Diverse einschlägige Artikel	„ „ „	193 642	„
Mathematische u. chirurgische Instrumente	„ „ „	40 027	„
Musikinstrumente	„ „ „	10 111	„
Wagen		3 350	Stück
Buchdrucktypen		65 824	kg
Taschenuhren		22 459	„
Wand- und Standuhren		17 037	„
Verarbeitetes Weißblech	im Werte von	24 040	$ m/n
Artikel aus Metall-Legirungen	„ „ „	234 736	„

IV. Erzeugnisse der Lederindustrie.

Fußbekleidungen	im Werte von	495 048	$ m/n
Koffer und Taschen	„ „ „	10 523	„
Sättel	„ „ „	23 804	„
Handschuhe	„ „ „	42 221	„
Pferdegeschirre	„ „ „	48 324	„
Andere Lederartikel	„ „ „	131 923	„
Rohes Leder	„ „ „	1 333 739	„

V. Erzeugnisse der Papierindustrie.

Schreibpapier	674 089	kg
Zeichenpapier	52 148	„
Druckpapier	1 975 603	„

Papiertapeten		186 734 *kg*
Packpapier		1 064 935 „
Cigarettenpapier		221 406 „
Löschpapier		7 814 „
Glaspapier		4 200 Ries
Albums aller Art	im Werte von	9 946 $ m/n
Spielkarten		6 116 Gros
Cartons aller Arten		250 674 *kg*
Papier-maché	im Werte von	136 351 $ m/n
Andere Artikel aus Papier	„ „ „	89 159 „
Ganz blanke Bücher	„ „ „	72 198 „
Gedruckte Bücher und Broschüren	„ „ „	300 765 „
Register und kaufmännische Bücher	„ „ „	1 431 „
Musiknoten	„ „ „	7 539 „
Andere Druckwerke	„ „ „	2 720 „
Erzeugnisse der Photographie	„ „ „	16 872 „

VI. Waren aus Glas, Stein, Thon u. s. w.

Pflasterziegel		17 505 Tausende
Leere Glasflaschen		142 478 Dutzend
Krystallgläser	im Werte von	318 840 $ m/n
Lampen und Zubehör	„ „ „	239 162 „
Spiegelglas	„ „ „	82 362 „
Steingutwaren	„ „ „	272 179 „
Porzellanwaren	„ „ „	141 861 „
Dachziegel		4 866 Tausende
Thongeschirr	im Werte von	32 499 $ m/n
Glasscheiben		272 904 m^2
Marmor	im Werte von	131 379 $ m/n
Nichtgefasste Edelsteine	„ „ „	124 077 „
Hydraulische Erde		12 979 366 *kg*

VII. Kurzwaren.

Knöpfe aller Arten		342 081 Gros
Bürsten und Pinsel	im Werte von	57 163 $ m/n
Schnüre aller Arten	„ „ „	6 920 „
Bänder	„ „ „	238 053 „
Spitzen	„ „ „	179 543 „
Bindfaden		85 747 *kg*
Nähzwirn aller Arten	im Werte von	521 678 $ m/n
Stöcke	„ „ „	15 457 „
Kinderspielwaren	„ „ „	156 073 „
Strohwaren	„ „ „	24 082 „
Gold- und Silberborten	„ „ „	33 617 „
Posamentirwaren	„ „ „	382 535 „
Sohlen aus Hanfgeflecht [1])		243 063 Dutzend

[1]) Für Alpargates, eine Art von Schuhen aus Leinwand.

Stahlschreibfedern	im Werte von	6 744 $ m/n
Schreibtinte	" " "	18'484 "
Bleistifte...........................	" " "	16 913 "
Andere Schreibutensilien	" " "	28 752 "

VIII. Zündwaren.

Wachszündkerzchen...........................	196 498 *kg*
Zündhölzchen	52 751 "

IX. Sonstige Waren.

Druckerschwärze		27 086 *kg*
Möbel im allgemeinen................	im Werte von	410 348 $ *m/n*
Seife, Parfumerien, Toiletteartikel	" " "	254 812 "
Stearinkerzen..............................		1 108 520 *kg*
Stärke		921 458 "
Fleischconserven aller Art............	im Werte von	212 882 $ *m/n*
Obstconserven	" " "	453 875 "
Brantwein und Liquere..........................		5 923 584 *l* und
		211 901 Dutzend Flaschen
Tabak in Blättern..............................		2 372 308 *kg*
Geschnittener Tabak		904 094 "
Schnupftabak..................................		18 728 "
Cigarren (mit Ausnahme der Habanas)		142 765 "

Über die Beziehungen, welche der in Vorstehendem specificirte namhafte Import zu unserer Monarchie aufweist, fügt Fregattenkapitän Müldner die folgenden Bemerkungen bei.

Die Provenienz der nach Argentinien eingeführten Waren ist meistens recht schwer zu ergründen; directe Erkundigungen führen selten zum Ziele, da der Kaufmann häufig seine Bezugsquellen als ein sorgfältig zu verschweigendes Geschäftsgeheimnis ansieht, in vielen Fällen aber selbst über den Ursprung der Ware in Unkenntnis ist, da er sie durch Vermittlung von Geschäftsagenten bezogen hat.

Österreichische Tuchfabriken, welche nach Argentinien und zwar fast ausschließlich glattes Tuch importiren, sind Strakosch und Popper in Brünn und Trenkler in Wien. Größeren Absatz findet aber dem herrschenden Geschmacke zufolge sogenanntes Phantasietuch, wie solches in Aachen und Verviers erzeugt wird.

Baumwollene Beinkleidstoffe von Warnsdorf wurden als sehr concurrenzfähig bezeichnet; doch konnte man den Importeur dieser Ware nicht in Erfahrung bringen.

In Schafwollstoffen dürfte unsere Industrie sich kaum als concurrenzfähig erweisen; destomehr aber in Leinen-, Percal- und Cattunstoffen.

Von Möbeln hätten nur jene aus gebogenem Holze Aussicht auf Erfolg; andere Gattungen werden im Lande selbst gut und schön erzeugt. Es würde sich empfehlen, wenn Möbel aus gebogenem Holze auf den argentinischen Markt gebracht werden, auch solche von luxuriöser Ausstattung mitzusenden. An Käufern hiefür würde es nicht fehlen. Für die minder bemittelten Classen

berechnete Möbel werden jetzt von Thonet und Kohn in Wien und von Fischel in Niemes nach Argentinien importirt. Letzgenannte Firma soll durch Erhöhung der Preise ihren Absatz geschädigt haben.

Goldleisten liefern Maris & Comp. in Gent und Eduard Methlon & Comp. in Wien.

Perlmutter- und Metallknöpfe kommen meist aus Frankreich, doch sind die ersteren meist österreichisches Fabrikat.

In Schuhwaren ist nur auf die einschlägigen Luxuswaren zu reflectiren, wie sie gegenwärtig zumeist die Schweiz liefert. Der Absatz der österreichischen Firmen Budischofsky, Pollak und Falk soll bedeutend abgenommen haben, während die englische Firma Oppenheimer ihren Kundenkreis erweitert.

In Glas-, Porzellan- und Fayencewaren von untergeordneter Qualität concurrirt Oesterreich erfolgreich mit anderen Ländern. Den ordinären Gläsern aus Nordamerika wird in Argentinien als Vorzug angerechnet, dass bei ihnen die Ränder rundgeschmolzen (abgebrannt) und nicht abgeschliffen sind.

Feine Porzellanwaren liefert Hutschenreiter in Selb (Baiern) billiger als Österreich-Ungarn; auch bieten seine Erzeugnisse stets neue Dessins und Formen.

In der Papierbranche hat unsere Industrie die Concurrenz von Seite Englands, Belgiens und Deutschlands zu bestehen. Aus Österreich importirt das Haus Roberto Schulte in Buenos-Ayres; Cigarettenpapier kommt von P. Piette in Freiheit (Böhmen) über Frankreich an Senillosa hijos y hermanos.

Den besten Zucker importirt die Pariser Firma Says & Comp., dann Hamburg, Bremen, Nordamerika und die Provinz Tucuman. Hutzucker findet keinen Absatz, nur Würfel- und Fasszucker sind beliebt. Von mehreren Kaufleuten in Buenos-Ayres wurde die Behauptung ausgesprochen, dass unser einheimischer Zucker entschieden concurrenzfähig wäre, und gaben der Vermuthung Raum, dass schon jetzt über Bremen und Hamburg ein guter Theil österreichischen Erzeugnisses seinen Weg nach Argentinien nehme. Die Zuckereinfuhr ist übrigens, wie schon früher angedeutet, im Abnehmen, da die Zuckerproduction in Argentinien selbst im Aufschwunge ist.

Ungarische, auch Dalmatiner Weine sind beliebt, aber wenig bekannt. Der herrschende Geschmack bevorzugt französische Weine.

Bier wird in Buenos-Ayres in großer Quantität und guter Qualität erzeugt. Nebstbei werden aber ansehnliche Quantitäten eingeführt. Die vornehmlichen Marken sind: Erlanger Tafelbier, A. Raulert'sches Exportbier aus Mainz, Elephantenbier, Berliner Weißbier, Löwenbier, Culmbacher Bier, Pferdebier, Pschorrbier, Bock- und Kaiserbier, Kronenbier, Gothaer Bier, Pilsner Bockbier u. s. w. Der rücksichtlich dieses Artikels herrschende Geschmack ist ein sehr wechselnder. Österreichische Biere sind wenig bekannt; sie dürften dem im allgemeinen herrschenden Geschmack in Argentinien wohl entsprechen, müssten aber billiger sein, um concurriren zu können (s. o.).

Österreichischer Maraschino ist in Argentinien nur als italienisches Erzeugnis gekannt und figurirte sogar als solches auf der dortigen italienischen Ausstellung.

Tabakfabrikate der k. k. Fabriken sind sehr beliebt, insbesondere Cigarrettentabak von den Sorten wie etwa Kir, Hercegowina und Macedonischer Tabak; ebenso die sogenannten Havannah-Virginiacigarren. Da jedoch die Bezeichnung „Havannah“ in Argentinien einen höheren Zollsatz bedingt, werden die Etiketten der k. k. Havannahvirginias vor ihrer Absendung von Hamburg daselbst durch andere Etiketten überklebt. Die Einfuhr dieses Artikels wäre einer wesentlichen Steigerung fähig. Der Absatz würde nicht auf Buenos-Ayres beschränkt zu bleiben brauchen, sondern ließe sich auch in den anderen Städten erzielen. Zu diesem Zwecke wäre es nothwendig, den Vertrieb einem tüchtigen und thätigen Agenten zu übertragen.

Phantasie- und Galanterie-Artikel kommen der Hauptsache nach aus Paris, sind aber zum Theil österreichisches Fabrikat, besonders die vielartigen Ledergalanteriewaren. Brochen und Fächer kommen von Grünbaum in Wien. Andere Galanteriewaren senden Kanitz, dann Koreff und Schmidt in Wien. Phantasie-Artikel sendet F. Robiczek & Comp. durch die transatlantische Handelsgesellschaft. Es dürfte lohnend sein, elegante, gleichzeitig zur Zimmerzierde beitragende Kohlenbecken für Zwecke der Zimmerbeheiznng auf den Markt zu bringen. Die gegenwärtig im Lande gebräuchlichen Geräthe dieser Art sind sehr unansehnlich.

In Buenos-Ayres besteht eine namhafte Anzahl von Geschäften, welche sich mit dem Verkaufe von Artikeln zu Geschenken — „*Articulos para regalos*“ — befassen. Es werden darunter alle Arten der Erzeugnisse der Kunst und Kunstindustrie von feinster Ausführung begriffen. Das Überreichen von Geschenken ist in Argentinien eine sehr weitgreifende Sitte, und kostbare Geschenke treten oft an die Stelle von Geldsummen, deren Annahme unter den Begriff der Bestechung fallen würde. Deshalb kommen für den Ankauf kostspieliger, zu Geschenken bestimmter Artikel sehr bedeutende Geldsummen in Umsatz. Gegenwärtig deckt hauptsächlich Frankreich den bezüglichen Bedarf, doch wäre zweifellos die hochentwickelte österreichische Kunst und Kunstindustrie vollständig in der Lage, in erfolgreiche Concurrenz einzutreten. Die größte Nachfrage geht hiebei nach Artikeln, welche zwar künstlerisch ausgeführt, gleichzeitig aber durch kostbares Material und prunkhaftes Aussehen geeignet sind, in einem Wohnraume den Blick auf sich zu ziehen, so z. B. Statuetten und Statuen, Büsten, Vasen, Standuhren, Candelaber, silbernes oder versilbertes prunkvolles Waschservice, desgleichen Toilette-Necessaires für Damenboudoirs u. s. w. Solche Gegenstände, insbesondere wenn sie irgend eine originelle Idee verkörpern, finden stets Käufer, welche auch vor hohen Preisen nicht zurückschrecken.

Mit österreichischen Apollokerzen und Seife von Sarg in Wien machte die transatlantische Gesellschaft einen Versuch, welcher aber misslang. Es gelang nicht, der Ursache auf den Grund zu kommen.

Ein ganz außerordentlicher Luxus wird in Kinderspielzeug entwickelt. Wahre Kunstwerke werden für Preise, welche oft 200 fl. übersteigen, in namhafter Zahl abgesetzt. Den Bedarf decken Frankreich, Deutschland und Nordamerika; über den Antheil Österreichs konnte nur soviel in Erfahrung gebracht werden, dass die Firma Neuber in Mariahilf nennenswerte Quantitäten liefert.

Zündhölzchen kommen zumeist aus Jonköping. Sonst sind größtentheils im Lande selbst erzeugte und aus Italien importirte Wachskerzchen im Gebrauche.

Cement wird zum größten Theile aus England bezogen. Das Handlungshaus E. Kasilister & Comp. in Bnenos-Ayres bezog Cement aus Rovigno, der Anklang fand. — Der Consnm von Cementziegeln zn Pflasterungszwecken ist ein sehr namhafter. — Dachziegel liefert Marseille. —

Österreich-Ungarn wird in Argentinien im allgemeinen als ein export- nnd concurrenzfähiges Land betrachtet. Es fehlt aber noch sehr an der znreichenden Bekanntschaft mit unseren vielfältigen Erzeugnissen. Andererseits aber hört man aber auch hier die leider so weitverbreitete und gewiss nicht ohne Grund erhobene Klage, dass die aus unserer Monarchie bezogenen Waren sehr häufig den eingesendeten Mustern nicht entsprechen, und dass Verpackung nnd die sogenannte Aufmachnng der Waren viel zn wünscheu übrig lassen.

Die äußerste Solidität sollte den Prodncenten leiten, welcher seine Erzeugnisse nach Argentinien dirigirt, wo sie sehr lohnenden Absatz finden können, aber auch einer sehr lebhaften Concurrenz begegnen, mit der sie imstande sein müssen den Wettbewerb aufznnehmen. Anch darf man keineswegs versäumen, der Thatsache Rechnnng zu tragen, dass Argentinien als reiches Land vor allem Waren gnter und bester Qualität consumirt, und dass der daselbst herrschende, nicht allein anf die reichsten Gesellschaftsclassen beschränkte Lnxns, stets nach dem Neuesten nnd Modernsten verlangt.

Italien, dessen lebhafte Beziehungen zn Argentinien bekannt sind, sorgt für die Hebung seines Exportes durch zeitweise Ausstellungen; bisher haben zwei solche italienische Ausstellungen zu Buenos-Ayres stattgefnnden. — Für Österreich-Ungarn würde sich die Errichtnng eines Musterlagers in Buenos-Ayres empfehlen. Es wäre dies der einfachste Vorgang, nm nnsere Erzeugnisse besser und allgemeiner bekannt werden zn lassen. Je ausführlicher über die eingesendeten Warenmuster dnrch beigegebene Notizen über Preis, Maß, Lieferungszeit, Leistnngsfähigkeit u. s. w. Klarheit verbreitet würde, desto mehr hätte man Aussicht zn prosperiren und den Zweck, die Hebung unseres Exportes, zn erreichen. Fregattenkapitän Müldner gibt der Ansicht Raum, dass Herr E. Heggenbach, ein geborner Österreicher nnd Chef einer sehr angesehenen Handelsfirma zu Buenos-Ayres, sich gerne bereit finden lassen würde, der Errichtnng und ferneren Wirksamkeit einer österreichisch-ungarischen Warenmnstersammlung zn Bnenos-Ayres seine bewährte Kraft zu widmen. Zur Anknüpfung von neuen Verbindungen, Einleitung von Beziehnngen und Ertheilung von Informationen würden anch die schon früher genannten, mit Österreich-Ungarn bereits in kaufmännischem Verkehr stehenden Firmen E. Kasilister & Co. nnd Roberto Schnlte das ihrige gewiss gerne beitragen.

Eine wesentliche Förderung unseres Exportes nach Argentinien verspricht sich Fregattenkapitän Müldner auch von der Etablirung einer directen Schiffahrtsverbindung nach dem La Plata. Bevor wir aber auf die näheren Ausführungen eingehen, welche der genannte Schiffscommandant diesem Gegenstande widmete, wollen wir die Besprechung des argentinischen Ausfuhr- und Einfuhrhandels dadurch znm Abschluss bringen, dass wir durch Einschaltung einigen statistichen Materials die Blicke nnserer Leser auf das Bild lenken, welches die Handelsthätigkeit der Repnblik in ihrer Gesammtheit bietet.

Digitized by Google

Es betrugen die Totalwerte der Einfuhren und Ausfuhren:

im Jahre	Totale Einfuhr	Totale Ausfuhr	Hievon entfiel auf Buenos-Ayres an Einfuhr	Hievon entfiel auf Buenos-Ayres an Ausfuhr
1862	10 550 000 $	13 509 000 $	?	?
1882	61 246 000 „	60 389 000 „	49 356 000 $	42 322 000 $
1883	80 435 000 „	60 207 000 „	62 017 000 „	40 626 000 „
1884	94 056 000 „	68 029 000 „	74 870 000 „	45 216 000 „
1885	92 221 000 „	83 879 000 „	69 787 000 „	51 996 000 „
1886	97 658 000 „	89 834 000 „	?	?

Diese Zahlengruppen zeigen den enormen Aufschwung, welchen die Handelsthätigkeit der Republik seit der Herstellung geordneter Zustände im Innern genommen hat; zugleich illustriren die Zahlenwerte, welche wir rücksichtlich des Antheils von Buenos-Ayres an der gesammten Ein- und Ausfuhr zu geben vermögen, welch dominirende Stellung die Haupthandelsstadt der Republik einnimmt.

Für das Jahr 1882 gibt F. Latzina folgende Percentwerte an, welche auf die Zollerträge der Einfuhren und Ausfuhren in Buenos-Ayres und in den anderen Häfen der Republik entfielen, und zwar:

	Bei der Einfuhr	Bei der Ausfuhr
Buenos-Ayres	80,6 %	69,8 %
Rosario.................	13,2 „	9,1 „
Concordia	1,1 „	?
San Nicolas	?	4,4 „
In allen anderen Häfen.....	5,1 „	16,7 „

Nach Verkehrsländern gruppirt, betrug im Jahre 1886 der Gesammtwert der Ein- und Ausfuhren

Länder:	Einfuhr von	Ausfuhr nach
England............	33 432 000 $	10 071 000 $
Frankreich..........	17 002 000 „	22 342 000 „
Belgien	7 821 000 „	10 924 000 „
Deutschland	8 044 000 „	6 951 000 „
Italien.............	4 647 000 „	2 476 000 „
Spanien	3 717 000 „	1 166 000 „
Niederlande	780 000 „	—
Vereinigte Staaten ...	7 643 000 „	3 580 000 „
Brasilien...........	2 309 000 „	1 943 000 „
Uruguay	6 417 000 „	2 767 000 „
Chile	68 000 „	2 319 000 „
Paraguay...........	1 413 000 „	419 000 „
Westindien	20 000 „	1 134 000 „
Andere Länder	4 345 000 „	3 742 000 „
Im ganzen	97 658 000 $[1])	69 834 000 $[1])

[1]) Diese Gesammtwerte für das Jahr 1886, dem „*Dipl. Statist. Jahrbuche*“ entnommen, differiren wesentlich von jenen, die wir bei Brachelli mit 115 485 000 $ für die Einfuhr und 77 943 000 $ für die Ausfuhr angegeben finden. Ebenso zeigt sich eine Differenz zwischen den oben gegebenen Werten für das Jahr 1882 und jenen, welche F. Latzina für dieses Jahr mit 58 230 366 $ an Einfuhr und 58 040 905 $ an Ausfuhr berechnet.

Es ist bemerkenswert, dass England nur bezüglich der Einfuhr die erste Stelle einnimmt; die Hauptausfuhr der Republik richtet sich nach Frankreich und Belgien. Nach den Berechnungen F. Latzina's reihen sich die Länder, welche an der Ein- und Ausfuhr Argentiniens mit mehr als 5 % der Gesammtwerte theilnehmen, in folgender Art:

Bei der Einfuhr:

England mit	31,9	%
Frankreich mit	19,9	„
Vereinigte Staaten mit	8,3	„
Deutschland mit	7,8	„
(Italien, Belgien, Spanien und Uruguay je	4,7	„).

Bei der Ausfuhr aus Argentinien:

Frankreich mit	27,2	%
Belgien mit	23,8	„
England mit	12,6	„
Deutschland mit	7,9	„
(Vereinigte Staaten mit	4,9	„).

Der bedeutende Handel der Argentinischen Republik, welcher sich aus den bisher durch die gegebenen Daten illustrirten Thätigkeiten der Ein- und Ausfuhr zusammensetzt, nimmt für seine Bewegungen vorzugsweise den Seeverkehr in Anspruch. Die inneren Verkehrsmittel des Landes, durch welche den Landeserzeugnissen der Weg nach den Ausfuhrshäfen eröffnet wird, sind noch sehr unentwickelt; die Landstraßen befinden sich zumal in einem derart schlechten Zustande, dass der Transport von Waren mittels Lastwagen gänzlich außer Gebrauch gekommen ist. Der sehr entwickelten Flussschiffahrt und den Eisenbahnen, deren Ausbau von der Regierung sehr gefördert wird, kommt die Aufgabe zu, die Ausfuhrsproducte an den Exportstellen zu concentriren, und die eingeführten Waren nach dem Innern zu befördern.

Der rapide Aufschwung des Eisenbahnwesens zeigt sich durch Vergleichung weniger Zahlen.

Im Jahre 1882 waren nur 2623,2 *km* Eisenbahnen in wirklichem Betriebe; zu Ende des Jahres 1884 betrug diese Zahl nach dem Berichte des Fregattenkapitäns Müldner schon 5823 *km*; zu Beginn des Jahres 1887 war sie (nach Brachelli) auf 6145 *km*, um die Mitte dieses Jahres (nach dem *Dipl. Statist. Jahrbuch*) auf 6648 *km* gewachsen. Zu diesem Zeitpunkte waren noch weitere 1651 *km* Eisenbahnen im Bau. Die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen vertheilen sich wie folgt:

Staatseisenbahnen der Nation	1374 *km*
„ „ Provinz Buenos-Ayres	989 „
„ „ „ Santa Fé	298 „
„ „ „ Entre Rios	286 „
Privatbahnen	3701 „
Im ganzen	6648 *km*

Die Entwicklung des Verkehrswesens, welche aus dieser Zifferzusammenstellung sich ergibt, wird auch durch das Wachsthum des telegraphischen Netzes beleuchtet. Im Jahre 1882 verfügte die Republik über 13 546 *km* Telegraphenlinien, mit einer Gesammtdrahtlänge von 24 500 *km*; Anfang 1884 hatte die erstere Zahl 20 308 *km*, Anfang 1886 21 832 *km*, im Jahre 1887 aber 23 181 *km* erreicht; die Gesammtdrahtlänge betrug 42 803 *km*, wozu

Digitized by Google

noch 141 *km* Kabel zu rechnen sind. 850 *km* Staatstelegraphenlinien waren 1887 im Aushan hegriffen.

Von größtem Interesse nnter den verschiedenen Thätigkeiten des Verkehrswesens bleiht für nns der Schiffahrtsverkehr, welchem, wie schon angedeutet, in Argentinien weitaus die erste Rolle znfällt.

Die nachfolgenden Zahlen mögen ein Bild über die Gesammt-Schiffahrtshewegung Argentiniens in den letzten Jahren vermitteln:

	liefen ein		liefen aus	
Im Jahre	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1883	7 071	1 954 088	5435	1 742 325
1884	10 976	3 012 363	8187	2 852 292
1885 *a*) Segler	4 908	771 583	2441	600 858
b) Dampfer	6 671	2 829 726	6549	2 748 803
1886 *a*) Segler	4 727	764 238	2697	590 941
b) Dampfer	6 288	2 751 052	5546	2 562 478

Es stehen uns leider keine präcisen Angaben zugehote, die es ermöglichen würden, rücksichtlich der Schiffahrt in ähnlicher Weise, wie wir dies rücksichtlich der Gesammthandelswerte gethan hahen, die außerordentliche Steigerung zn zeigen, welche im Zeitranme der letzten 20 Jahre sowie im Handel, so naturgemäß auch in der Schiffahrt eingetreten ist. Wir hahen aber früher gesehen, dass Buenos-Ayres, die Hanptstadt der Repnhlik, sich in der Gegenwart mit 75% an dem Gesammthandel hetheiligt, nnd werden kaum fehlgehen, wenn wir annehmen, dass — ganz hesonders in früheren Jahren — dieser Haupthandelshafen der Repnhlik mindestens auch einen ähnlichen Verhältnissatz znm Gesammthandel nnd wohl auch zur Gesammtschiffahrt aufwies. Dies festgehalten, wird es zur allgemeinen Benrtheilung des Anfschwunges der Schiffahrtshewegung in den argentinischen Häfen genügen, wenn man erfährt, dass in Buenos-Ayres die Schiffshewegung in den Jahren 1862 und 1863 gegen 700 einlaufende und heiläufig ehensoviel auslaufende Schiffe hetrug, die an Gesammtgehalt 200 000 *t* kaum erreichten. Man kann demnach ohne Übertreihung schließen, dass der jährliche Schiffsverkehr in den Häfen der Republik sich im 20jährigen Zeitraume von der Mitte der Sechziger his znr Mitte der Achtziger Jahre heinahe verzehnfacht hat.

Wie gegenwärtig überall, so hat auch im Seeverkehre Argentiniens die Dampfschiffahrt weitaus die Oherhand üher die Segelschiffahrt gewonnen. Fregattenkapitän Müldner nennt in seinem Berichte üher die Handels- und Schiffahrtsverhältnisse der Repuhlik nicht weniger als 15 Dampfschiffahrts-Gesellschaften, welche ihre Schiffe regelmäßig den La Plata anlanfen lassen; außerdem fällt nnregelmäßig verkehrenden Dampfern auch noch ein namhafter Theil an der allgemeinen Schiffahrtshewegnng zu.

Angesichts dieser schon hestehenden lehhaften Dampfschiffahrtsverbindung Argentiniens mit den enropäischen Handels- nnd Industriestaaten ist es von großem Interesse, zu erfahren, welches Urtheil der genannte Schiffscommandant sich über die Vortheile gehildet hat, die nnserer Monarchie dnrch die Etahlirung einer directen Dampfschiffahrtsverhindnng mit Argentinien erwachsen mögen.

Fregattenkapitän Müldner schreibt üher diesen Gegenstand Folgendes.

Der hente schon sehr lehhafte Verkehr zwischen Europa nnd Südamerika ist in fortwährender Steigerung hegriffen, wie es ehen die zu-

nehmende Prosperität der atlantischen Staaten Südamerikas bedingt. — Zu seinem großen Nachtheil besitzt Österreich-Ungarn keine directe Verbindung mit diesen Staaten, und geschieht der bezügliche Warenverkehr, trotzdem wir eigene Seehäfen besitzen, fast ausschließlich über Deutschland, Frankreich, Italien und England, weshalb auch die einschlägigen statistischen Ausweise der südamerikanischen Staaten über die Beziehungen zu Österreich-Ungarn nur sehr spärliche Daten bringen können, denn diese sind in den Ausweisen über die Antheilnahme jener Länder verborgen, die den Zwischenhandel oder Transport besorgen.

Demzufolge lässt sich der Warenverkehr zwischen unserer Monarchie und der Ostküste Südamerikas nicht feststellen. Aber bei dem Besuche der Haupthäfen Brasiliens, dann von Montevideo und Buenos-Ayres konnte man sich durch den Augenschein überzeugen, wie vielfache Producte unserer Heimat hier in nicht unbedeutenden Mengen zum Vertriebe gelangen, so dass man daraus den Schluss ziehen konnte, es möchte schon der gegenwärtige Export hinreichen können, um einer directen Schiffahrtslinie zwischen Triest oder Fiume und der Ostküste Südamerikas sichere Prosperität zu verbürgen. Allerdings darf bei dieser Erwägung auch die Thatsache nicht unberücksichtigt bleiben, dass selbst bei einschneidenden Änderungen im Tarifwesen unserer Südbahn es wenigstens für die nördlichen Länder der Monarchie noch immer vortheilhafter bleiben dürfte, ihren Exportweg über Hamburg zu suchen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Import der südamerikanischen Producte nach Österreich-Ungarn, welcher bei Bestehen einer directen Dampferverbindung nach den adriatischen Häfen sich derselben wohl ausschließlich bedienen dürfte.

Der größte Vortheil aber, den eine directe Dampferlinie zur Folge hätte, wäre eine bedeutende, vielleicht ungeahnt imposante Hebung unseres Exportes, oder eigentlich der für den Export arbeitenden Industriezweige; gegenwärtig ist diese Industrie sozusagen von dem guten Willen der den Handel vermittelnden Agenten in Hamburg, Paris, Genua u. s. w. abhängig. Es ist einleuchtend, dass diese Mittelspersonen nur in jenen Fällen ihre Aufträge nach Österreich-Ungarn richten, wenn ihnen dies besondere Vortheile bringt; bei gleichen oder nahezu gleichen Chancen werden sie gewiss immer — und mit Recht — ihr eigenes Land bevorzugen.

Die in Betracht kommenden südamerikanischen Länder werden noch für lange Zeit in Bezug auf Industrieerzeugnisse von Europa abhängig bleiben, aber zugleich ist bei dem raschen Aufblühen dieser Staaten für dieselbe Zeit eine bedeutende Erhöhung ihrer Consumfähigkeit zu erwarten.

Vorläufig würde für die südamerikanische Linie eine Fahrt pro Monat ausreichen, und sollten hiezu Dampfer von mindestens 1000 *t* Gehalt, von 7 *m* Tauchung und 11—12 Meilen Geschwindigkeit gewählt werden. Dieselben sollten auch für Passagiertransporte, und zwar sowohl für Passagiere erster Classe als zur Aufnahme von Emigranten eingerichtet sein, und könnten diese Schiffe, der Natur der zu befahrenden Gewässer entsprechend, leichter gebaut sein als die für die indo-chinesischen Gewässer bestimmten Fahrzeuge.

Die Route, welche von diesen Schiffen von Triest oder Fiume aus einzuschlagen wäre, dürfte vortheilhafterweise die folgende sein:

Von Triest (Fiume) nach Neapel, Tanger, Buenos-Ayres, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Marseille, Triest (Fiume).

Digitized by Google

Im Abfahrtshafen wäre als Ladung Mehl (für Brasilien), Wein, Bier, Webewaren, Stahl, Möbel, Galanteriewaren etc. zu erwarten, auch könnte es vielleicht gelingen, die Auswanderer aus den Venetien benachbarten Districten als Passagiere zu bekommen.

In Neapel wäre vor allem auf die nach dem La Plata sich wendenden süditalienischen Auswanderer zu reflectiren; an Ladung könnten Wein, Teigwaren und Kunstindustrieerzeugnisse eingeschifft werden.

In Tanger wäre ein Theil der Ladung abzusetzen (s. Tanger, pag. 20 u. 21). Auf besondere finanzielle Vortheile wäre vorerst durch das Anlaufen dieses Ortes nicht zu rechnen; aber die Vortheile, welche die directe Verbindung mit Marokko bringen würde, müssten in der Zukunft ins Gewicht fallen.

In Buenos-Ayres wären die Auswanderer und ein Theil der Ladung auszuschiffen. Als Ladung dürfte man hier zu bekommen erwarten: für Österreich-Ungarn und Marseille: Häute, Schafwolle, Hörner, Knochen; für Brasilien verschiedenartiges conservirtes Fleisch, Mehl und Mais. Auf Passagiere für die Rückfahrt nach Europa wäre wohl nur unter besonderen Umständen zu reflectiren, weil die Fahrt wegen der vielen zu berührenden brasilianischen Zwischenhäfen eine für Personenfahrten verhältnismäßig zu lange Dauer annehmen würde.

In Montevideo wären etwa die gleichen Ladungen ein- und auszuschiffen wie in Buenos-Ayres.

In Santos wären sowohl österreichische Producte als solche aus dem La Plata-Gebiete auszuschiffen, dagegen eine Ladung Kaffee an Bord zu nehmen.

Dasselbe wäre in Rio de Janeiro der Fall, wo auch Baumwolle zur Verladung käme.

In Bahia wäre nach Ausschiffung der dahin bestimmten Waren Baumwolle und Tabak als Rückfracht zu erwarten.

In Pernambuco endlich käme wie in den übrigen Häfen die aus Europa und den La Plata-Staaten mitgebrachte Ladung zu löschen, hingegen Baumwolle zu laden.

In Rio de Janeiro, Bahia und Pernambuco könnte wohl auch auf die Annahme von Passagieren für Europa reflectirt werden.

Wegen der vorläufig geringen Aussichten auf Warenverkehr würde es vielleicht genügen, wenn Tanger und Pernambuco anfänglich nur jedes zweite Monat, d. i. bei jeder zweiten Fahrt angelaufen würden. Sobald die Chancen für Absatz und Ladung sich gehoben haben würden, könnten dann auch diese Häfen in den regelmäßigen monatlichen Verkehr einbezogen werden.

Nachdem bei der Ausreise Passagiere und wertvollere Producte zu befördern kämen, so sollte diese Reise mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 11—12 Knoten zurückgelegt werden. Für die Rückreise, etwa von Rio de Janeiro angefangen, dürfte eine mittlere Fahrtgeschwindigkeit von 10 Knoten genügen.

Was nun die Wahl der Kohlenstationen für diese Fahrten anbetrifft, so würde dieselbe zu nicht geringem Theile von den Bedürfnissen der für die Fahrten in Gebrauch genommenen Schiffsclasse abhängen. Nöthigenfalls könnte für diesen Zweck auch auf Sta. Cruz de Teneriffa Bedacht genommen werden.

Eine nicht genug in den Vordergrund zu stellende Bedingung für das Prosperiren des in Rede stehenden Unternehmens wäre das stricte Einhalten

der angesagten Ankunftstermine in den verschiedenen Häfen; durch Pünktlichkeit in dieser Richtung würde es dem Österr.-Ungar. Lloyd oder der Ungarischen Adria sehr erleichtert werden, sich das Vertrauen der südamerikanischen Geschäftswelt zu erringen und in die Concurrenz mit den zahlreichen bereits thätigen Schiffahrtsgesellschaften mit Aussicht auf Erfolg einzutreten.

Die schwierigsten Concurrenten werden die italienischen und französischen Linien sein. Doch wird sich dies vorwiegend auf den Passagiertransport beziehen, und auf diesen sollte man bei uns, etwa mit Ausnahme der Auswanderer von Neapel nach Buenos-Ayres, jedenfalls erst in zweiter Linie Bedacht nehmen. Es kann aber mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden, dass der Verkehr in den südamerikanischen Häfen ein derartig wachsender ist, dass das Einschieben einer neuen Schiffahrtslinie weit eher als die Erfüllung eines Bedürfnisses, denn als eine Schädigung der schon bestehenden Unternehmungen angesehen werden kann.

Inwiefern es nöthig erscheinen sollte, eine zwischen unserer Monarchie und Südamerika ins Leben zu rufende directe Schiffahrtsverbindung, wenigstens anfänglich, eigens staatlich zu subventioniren, bleibt billigerweise außer dem Bereiche der hier zulässigen Erwägungen. Sollte sich dies aber für den Anfang als unausweichlich erweisen, so ist doch kaum zu bezweifeln, dass die Linie binnen kurzem infolge des erhöhten Verkehrs selbständig lebensfähig sein würde. Diese Erwartung kann auch durch die Anführung der Thatsache unterstützt werden, dass der weitaus größte Theil der schon bestehenden Schiffahrtslinien die südamerikanischen Länder mit den oceanischen und Nordseehäfen Europas in Verbindung bringt, die Anzahl der Linien aber, welche vom Mittelmeere ausgehen, eine vergleichsweise sehr geringe ist.

Von großem Einflusse endlich wird der zu erhoffende Erfolg jener Bestrebungen sein, welche dahin zielen, unsere Haupthäfen von dem Drucke zu erlösen, welchen unverständige, diese Häfen beinahe vom producirenden und consumirenden Hinterlande isolirende Eisenbahntarife, auf dieselben ausüben.

In Argentinien selbst hätte eine Schiffahrtsunternehmung, welche unsere Häfen mit dem La Plata in directe Verbindung bringen würde, auf alle Unterstützung von Seite der diesfalls maßgebenden Factoren zu rechnen.

Fregattenkapitän Müldner war in der Lage aus einschlägigen Gesprächen mit dem Handelsminister Ortiz zu entnehmen, dass die argentinische Regierung der Etablirung einer solchen Verbindung alles Interesse entgegenbringen würde.

Bevor wir nun die Besprechung der auf Argentinien im allgemeinen Bezug habenden Verhältnisse verlassen, um uns mit der von S. M. Schiff ALBATROS besuchten Hauptstadt Buenos-Ayres im besonderen zu befassen, wollen wir noch Einiges über das staatliche Wesen dieser Republik in entsprechender Kürze einfügen. Es würde uns weit führen, an der Hand eines historischen Resumés nachzuweisen, wie sich die jetzt bestehenden staatlichen Verhältnisse entwickelt haben; wir können ein solches Resumé aber auch aus dem Grunde entbehren, weil sich dasselbe seit der Zeit des Abfalles vom spanischen Mutterlande und Erklärung des Landes zu selbständiger Republik, kaum über die Vorführung des wechselvollen Verlaufes innerer Parteikämpfe erheben könnte — selbst der Krieg gegen Brasilien war nur Sache einer bestimmten Partei — in welchem der stabile, in mannigfachen Formen immer wiederkehrende Untergrund eigentlich doch nur in dem Bestreben des Staates

(der Provinz) Buenos-Ayres nach Präponderanz über die übrigen Bundesstaaten (Provinzen der Republik) zu erkennen ist. Nach der schließlichen befriedigenden Wendung, welche die Dinge genommen haben, und bei der jetzt in Argentinien allgemein erkennbaren Tendenz, die Hebung der Cultur und der materiellen Interessen, unfruchtbarem und die Entwicklung der natürlichen Hilfsquellen verzögernden und hindernden Parteigezänke überzuordnen, können wir uns auf ein kurzes Resumé der gegenwärtig zu Recht bestehenden Staatsverfassung beschränken, welchem wir die hauptsächlichsten Daten über das Staatsbudget — als dem getreuen Abbild der Zustände der Staatsverwaltung —, dann einige Bemerkungen über das aufblühende Bildungswesen, und endlich kurze Angaben über die Wehrmacht folgen lassen wollen.

Die vom 25. September 1860 datirende Bundesverfassung beruht, ebenso wie die Specialverfassungen der einzelnen Provinzen, auf den Grundsätzen der repräsentativ-demokratischen Republik. Die gesetzgebende Gewalt ist in einer aus zwei Kammern — der Deputirtenkammer und dem Senate — gebildeten Volksvertretung verkörpert. Die Deputirten gehen aus directer Volkswahl hervor, derart, dass auf je 20 000 Einwohner einer Provinz (eventuell auf den mehr als 10 000 Einwohner betragenden Überschuss) ein Deputirter zu wählen ist. Das Mandat ist ein vierjähriges und die Wählbarkeit an das erreichte 25. Lebensjahr gebunden; auf Grund der Volkszählung, welche den Bevölkerungsstand vom 15., 16. und 17. September 1869 zur Grundlage hat, entsenden gegenwärtig die einzelnen Provinzen nachstehende Anzahl von Deputirten:

die	Bundeshauptstadt	Buenos-Ayres	9
„	Provinz	Buenos-Ayres	16
„	„	Cordoba	11
„	„	Entre Rios	7
„	„	Santiago del Estero	7
„	„	Corrientes	6
„	„	Tucuman	5
„	„	Sta. Fé	4
„	„	Catamarca	4
„	„	Salta	4
„	„	San Luis	3
„	„	Mendoza	3
„	„	San Juan	3
„	„	La Rioja	2
„	„	Jujuy	2
		Im ganzen...	86

Wesentlich verschieden ist die Zusammensetzung des Senates. Die Bundeshauptstadt sowohl, als jede einzelne der Provinzen entsendet gleichmäßig zwei Senatoren (welche über 30 Jahre alt und im Besitze einer Jahresrente von wenigstens 2000 $ sein müssen) in den Senat, welche indirect, nämlich von den Provinzialvertretungen aus der Mitte ihrer Mitglieder gewählt werden. Während also die Zusammensetzung der Deputirtenkammer dem Princip der Volksmajoritäten entspricht, bringt der Senat die politische Gleichberechtigung der einzelnen Bestandtheile des Bundesstaates zur Geltung.

Die Initiative in der Gesetzgebung steht jedem der beiden Vertretungskörper, ebenso wie der Regierung zu.

Die Executive ist dem auf sechs Jahre zu wählenden „Präsidenten der argentinischen Nation“ übertragen, mit welchem zu gleicher Zeit ein Stellvertreter, der Vicepräsident, gewählt wird. Sowohl Präsident als Vicepräsident müssen Katholiken sein, und den an die Wahl zum Senator geknüpften Bedingungen entsprechen. — Interessant sind die Bestimmungen für die Wahl dieser höchsten Würdenträger. Die Wahl wird von *ad hoc* nach allgemeinem Stimmrecht gewählten Wahlmännern vorgenommen; die Hauptstadt und jede der Provinzen wählen je doppelt so viele Wahlmänner, als sie Vertreter im Deputirtenhause und Senate zusammengenommen besitzen. Kein Mitglied des Senates oder des Deputirtenhauses kann zum Wahlmann behufs Wahl des Präsidenten und Vicepräsidenten gewählt werden. Ebenso sind alle besoldeten Beamten der Republik ausgeschlossen. Die Wahl erfolgt in den Hauptstädten der Provinzen, vier Monate vor Ablauf der Functionsdauer der zu ersetzenden Functionäre, und zwar getrennt für die Würde des Präsidenten und für jene des Vicepräsidenten. Zur Vornahme des Gesammtscrutiniums vereinigen sich die beiden Repräsentantenhäuser zu einem Congress und proclamiren auch sofort den Präsidenten sowohl als den Vicepräsidenten, in dem Falle, wenn auf einen Namen die absolute Majorität der abgegebenen Wahlstimmen vereinigt ist. Ist dieser Fall nicht eingetreten, so steht es dem Congress zu, aus allen Candidaten, für welche überhaupt Stimmen abgegeben wurden, die Wahl zu treffen, ohne an die relative Zahl der auf den Mann ihrer Wahl vereinigten Stimmen gebunden zu sein.

Die Verwaltung der Bundesangelegenheiten wird von fünf verantwortlichen Minister-Staatssecretären geleitet. Sie stehen den Ressorts für das Innere, die auswärtigen Angelegenheiten, die Finanzen, den Krieg, endlich Justiz, Cultus und Unterricht vor.

Die richterliche Gewalt wird an höchster Stelle durch einen obersten Gerichtshof ausgeübt, welcher aus den fünf Ministern und einem Generalprocurator zusammengesetzt ist, die vom Bundespräsidenten ernannt werden; doch sind diese Ernennungen an die Bestätigung durch den Senat gewiesen.

Den Provinzen — Staaten — garantirt die Föderalconstitution ihre Specialverfassungen. Sie geben sich ihre eigenen Localeinrichtungen und regieren sich denselben gemäß, erwählen ihre theils nach dem Ein-, theils nach dem Zweikammersysteme organisirten Legislaturen, ihre Gouverneure und sonstigen Provinzialbeamten. Für die weitere Verwaltung sind sie in Departements getheilt. Die Verwaltung der Bundeshauptstadt, sowie jene der in dem Deputirtenhause und Senate nicht vertretenen unmittelbaren Bundesgebiete, der sogenannten Nationalterritorien, ressortirt von der Bundesregierung.

Ein unverkennbarer Vorzug der argentinischen Bundesverfassung vor jenen anderer, benachbarter Republiken ist die längere — auf sechs Jahre bemessene — Amtsdauer des Präsidenten. Unzweifelhaft gewinnt die Verwaltung hiedurch an Stabilität, Verhältnisse und Einrichtungen haben mehr Zeit, sich zu consolidiren. Auch die inneren Parteiverhältnisse haben von einer Präsidentenwahl zur andern mehr Zeit zur Klärung, und die Erschütterungen werden in die Ferne gerückt, welche die wahrscheinliche Folge zu weit gehender Stimmenzersplitterung bei dieser Wahl sein könnten.

Ein Beweis, dass Argentinien in dieser Richtung sich jetzt schon recht günstig geordneter Zustände erfreut, ist in der Thatsache gelegen, dass Fregattenkapitän Müldner in einem im Mai 1886 erstatteten politischen Berichte, unmittelbar nach dem Zeitpunkte, in welchem die Wahl der Präsi-

dentenwähler stattgefnnden hatte, die Wabl des Regierungscandidaten Jnarez Celman znm Präsidenten, als mit ziemlicher Gewissheit gesichert bezeichnen konnte. In der That ist Jnarez Celman seit 12. October 1886 Nachfolger des Präsidenten Generallieutenant Don Julio Argentino Roca geworden, welch letzterem das Land vieles verdankt. Vicepräsident ist seit dem gleichen Datnm Dr. C. Pellegrini. Allerdings fehlt es auch in der Gegenwart nicht an zeitweisen Äußerungen politischer Leidenschaften und mitunter an Ausbrüchen rachsüchtigen Hasses. Gerade während der Zeit der Anwesenheit des ALBATROS zu Buenos-Ayres z. B. fand auf den nm das Land hochverdienten Präsidenten Roca ein Attentat statt. Politischer Hass war die Ursache. Dem verwundeten Präsidenten ward die Genugthuung, dass ein imposantes Entrüstungsmeeting veranstaltet wurde, welches zugleich eine Volkskundgebung der Freude über die Rettung des Präsidenten bedeutete.

Die Thatsache, dass anerkannt tüchtige nnd energische Männer wie Roca nnd Celman dnrch Wahl an die höchsten Stellen gebracht wnrden, welche der Volkswille zu vergehen hat, bürgt auch dafür, dass die mittlere und niedere Beamtenschaft Argentiniens nach und nach auf den Weg geführt werden wird, welcher zu jener Integrität und jenem pflichtgemäßen Amtseifer führt, der den Beamten in Europa zu einem ganz besonders geachteten Staatsbürger qnalificirt. In der Gegenwart ist die Beamtenschaft in Argentnien noch nicht in hesonderem Ansehen; der argentinische Consul Schnabl schildert ans eigener Anschauung in sehr humoristischer Weise die Art nnd Weise, wie der Beamte in Buenos-Ayres seine Amtsstunden vorüberschleicheu lässt, und es ist wahrlich kein günstiges Zeugnis, welches er damit dem Amtseifer und der Arbeitslust dieser Herren ausstellt; viel ernster aber will uns die Bemerkung scheinen, die wir an anderem, sehr beachtenswertem Orte finden — wo jeder Scherz ausgeschlossen ist —: „Bürgerliche Tugenden darf man hier kaum von den Staatsbeamten erwarten. Mit geringen ehrenvollen Ausnahmen wird hier eine Staatsanstellnng als eine Pfründe betrachtet, welche bei geringer Leistung seitens der Angestellten, möglichst hohe Einkünfte bringen soll. Aus diesem Grunde genießt der Staatsbeamte in Argentinien keines besonderen Ansehens. Bezeichnend ist, dass einem solchen eine größere Snmme Geldes niemals geliehen wird, kleinere Summen aber nur insoweit, als ihm damit ein Geschenk für erwiesene Gefälligkeiten gemacht werden soll, die wohl nicht immer das Licht des Tages vertragen würden.“

Was nnn die in Argentinien lebenden Fremden anbetrifft, so enthalten sie sich jeder Antheilnahme oder gar Einmischung in die Staatsangelegenheiten, was für sie die günstige Folge hat, dass sie in keiner Weise molestirt werden. Das Bestrehen der letzten Regiernngen, Einwandernng in das Land zu ziehen, hat ein in jeder Beziehung rücksichtsvolles Entgegenkommen gegen die Fremden zur Folge. Dieser Znstand schließt aber nicht aus, dass sich die argentinische Regiernng kaum je dazu herbeilassen dürfte, den im Lande lebenden Angehörigen eines fremden Staates irgend eine garantirte Sonderstellnng einzuräumen, — wie dies vor einiger Zeit von der Regierung Italiens, mit Rücksicht auf die große Zahl der in Argentinien lebenden Italiener, gewünscht worden zu sein scheint. —

Der Finanzgeharung, als einem der wichtigsten Theile der Staatsverwaltnng, mag hier dnrch Anführung einiger der wichtigsten einschlägigen Zahlen gedacht werden; auch hier wollen wir aber einige Daten ans älteren Zeiten den Details über die jetzigen staatlichen Einnahmen und Ausgaben vor-

anstellen, da nichts so bezeichnend für den Aufschwung des Landes ist, als die rapide Steigorung der staatlichen Geldleistungen für den staatlichen Aufwand.

Während des Jahrzehentes von 1841—1851 betrugen durchschnittlich jährlich die Einnahmen	1 359 739 $
1855 waren sie gestiegen auf	4 091 725 „
1859 „ „ „ „	5 343 637 „
1864 „ „ „ „	7 005 325 „
Im Jahre 1886 betrugen die Einnahmen	42 007 500 „
und die Ausgaben	40 788 385 „
Im letztgenannten Jahre betrugen außer diesem bundesstaatlichen Budget, die Bndgets der Provinzen an Einnahmen	12 865 174 $
und Ausgaben	12 907 114 „

Das mit dem Gesotze vom 30. November 1886 erlassene Bundesbudget für das Jahr 1887 zeigt folgende Ziffersätze.

Einnahmen.

	$
Einfuhrszölle	30 005 000
Ausfuhrszölle	3 047 000
Lagergebüren	653 000
Stempelgebüren	2 317 000
Patente	1 035 000
Directe Steuern	1 600 000
Leuchtfeuer-und Hafengelder	149 000
Wasserleitung	400 000
Posten und Telegraphen	1 162 000
Eisenbahnen	3 219 000
Bankabgaben	679 000
Nationalbankactien	967 000
Zinsen	225 000
Hafen- und Brückenabgaben	366 000
Verschiedenes	98 000
Eventuelle Einnahmen	100 000
Im ganzen	46 022 000

Ausgaben.

	$	$
Äußere Angelegenheiten		873 624
Ministerium des Innern:		
Präsident und Congress	1 365 878	
Posten und Telegraphen	1 734 538	
Eisenbahnen und öffentliche Arbeiten	3 179 348	
Polizei der Hauptstadt	1 639 212	
Andere Ausgaben	1 958 974	
		9 877 950

		$
Armee		8 121 880
Marine		3 197 307
Justiz, Cultus und Unterricht		6 783 942
Finanzen:	$	
Öffentliche Schuld	15 676 422	
Einhebungskosten	1 703 836	
Andere Ausgaben	782 670	
		18 162 928
	Summe...	47 017 631

Der Stand der Bundesschulden betrug nach einem diesfälligen Memoire des Finanzministers am 1. Jänner 1886 163 611 808 $.

Außer dem allgemeinen Bundesbudget bestehen noch die Budgets der einzelnen Provinzen, über welche folgende Angaben vorliegen.

	Einnahmen $	Ausgaben $
Entre Rios 1887	1 376 000	1 372 726
Sta. Fé „	1 978 898	1 794 724
San Luis 1885	203 400	246 747
Mendoza 1887	495 000	608 227
San Juan „	261 680	264 611
Santiago del Estero, 1887	294 375	295 375
Tucuman 1887	427 270	444 137
Catamarca 1885	115 398	131 264
La Rioja 1883	110 980	127 047
Cordoba 1887	1 105 580	1 105 580
Corrientes „	756 092	704 268
Salta 1887	253 100	281 686
Jujuy „	96 650	96 650

Eine Betrachtung der einzelnen Posten des Bundesbudgets zeigt, dass die Einnahmen vorzüglich aus den Zöllen, und da wieder hauptsächlich aus den Einfuhrszöllen fließen, und dass überhaupt das System der Besteuerung vornehmlich auf weitgehenden indirecten Abgaben basirt ist.

Von den Ausgabsposten des Budgets interessiren uns zunächst jene für das Kriegswesen, dann jene für den öffentlichen Unterricht. Dem öffentlichen Unterrichte, in der wohlerwogenen Überzeugung, dass dieser die Grundlage für eine weitere gedeihliche Entwicklung des Volkes zu schaffen berufen ist, fällt ein bedeutender Theil der vom Ministerium für Justiz, Cultus und Unterricht beanspruchten Summen zu. Über den Stand des Schulwesens werden wir später auf Grund des vortrefflichen statistischen Werkes von F. Latzina: „*Censo Escolar Nacional 1883/84*“ nähere Daten geben; vorerst wollen wir über Heer und Flotte dasjenige einschalten, was Fregattenkapitän Müldner über die Wehrmacht der Republik zu berichten in die Lage kam.

Die Grundlage des Wehrwesens der argentinischen Republik ist im Artikel 21 der Staatsverfassung gegeben, welcher die allgemeine Wehrpflicht insoferne statuirt, als er die Verpflichtung jedes Staatsbürgers der Republik ausspricht, für die Vertheidigung des Vaterlandes und der Verfassung unter die Waffen zu treten, gemäß den zu diesem Zwecke erlassenen Gesetzen des Congresses und den Verordnungen der executiven Gewalt.

Diese Gesetze und Verordnungen bestimmen gegenwärtig, dass alle waffenfähigen Argentiner vom 17. bis zu vollendetem 45. Lebensjahre zur persönlichen Dienstleistung in der Nationalgarde gehalten sein sollen, woran sich noch eine Art von Reserveverpflichtung bis zum 60. Lebensjahre reiht. Für naturalisirte Fremde ist die Verpflichtung zu eventuellen Wehrdiensten auf die dem Naturalisationsacte folgenden zehn Jahre beschränkt; kein Fremder ist aber durch irgend eine gesetzliche Bestimmung zur Naturalisation verpflichtet.

Diese Nationalgarde, welche auf etwa 400 000 Mann gebracht werden kann, ist als die eigentliche Wehrkraft des Landes anzusehen, welche die Rechte und Ansprüche des Landes nach außen zu schützen hat; die an Zahl verhältnismäßig geringen Linientruppen, welche auch im Frieden aufgestellt sind, bilden den Kern, um welchen die Nationalgarde sich gruppirt, sobald sie aufgeboten wird. Diese Linientruppen, insbesondere die Cavallerie, sind in gewöhnlichen Zeiten zum weitaus größten Theile an den Landesgrenzen und namentlich in den Indianergebieten dislocirt.

Unter der dem Heerwesen sehr erfolgreich zugewendeten Thätigkeit des letzten Bundespräsidenten, Julio A. Roca, hatte die Stärke der Linientruppen zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes ALBATROS den folgenden Stand erreicht:

12 Bat. Inft.	mit 25	Stabs-,	228	Oberoffic. u.	3626	Unteroffic. u. Soldaten
10 Reg. Cav.	„ 24	„	189	„ „	2468	„ „ „
2 „ Art.	„ 8	„	67	„ „	883	„ „ „
Zusammen	57	Stabs-,	484	Oberoffic. u.	6977[1]	Unteroffic. u. Soldaten.

Die Artillerie besaß 50 Geschütze.

Dem äußeren Ansehen nach, in Nettigkeit und Strammheit, findet Fregattenkapitän Müldner, dass die argentinischen Linientruppen jenen der Nachbarrepublik Uruguay einigermaßen nachstehen; doch sollen die argentinischen Linientruppen den wohlbegründeten Ruf einer verlässlichen und verwendbaren Truppe besitzen. Es gereicht ihr gewiss zum Vortheile, dass sie zum weitaus überwiegenden Theile aus freiwillig dienenden Leuten zusammengesetzt ist. Die zwangsweise Einreihung von herumziehenden Landstreichern — *Gauchos malos* — hat sehr abgenommen, obwohl dieses Mittel, die Öffentlichkeit vor gefährlichen Individuen zu schützen, noch gesetzlich zulässig ist und in Anwendung gebracht wird.

Die Erkenntnis, dass das kleine stehende Heer in jeder Beziehung den Kern der eigentlichen Volkswehr zu bilden berufen ist, bringt es mit sich, dass man der fachlichen Ausbildung der Unterofficiere und Officiere eine weitgehende Aufmerksamkeit zuwendet.

Das Officierscorps ergänzt sich aus den Zöglingen der Militärschule zu Palermo, einer Villenvorstadt von Buenos-Ayres. Diese Schule wurde vom

[1] Eine wenn auch geringe Steigerung dieses Standes an Linientruppen scheint stattzufinden; in dem im Jahre 1887 erschienenen, öfters bezogenen Werke Dr. v. Brachelli's finden wir den Gesammtstand der Linientruppen mit 7324 Mann angegeben. Hingegen würde das Gegentheil aus den Daten folgen, welche das *»Dipl. Statist. Jahrbuch«* für 1888, sich auf officielle Quellen berufend für April 1887 angibt, nämlich 6256 Mann der drei Waffengattungen, mit einem Officierscorps von 5 Generallieutenants, 13 Divisions- und 12 Brigadegeneralen, 97 Obersten, 213 Oberstlieutenants und 1036 anderen Officieren. Von diesem zahlreichen Officierscorps mag wohl ein großer Theil nicht activ, zur Verwendung bei der Nationalgarde bestimmt sein.

Digitized by Google

Obersten J. Czetz, einem ehemaligen österreichischen Officier und Zögling der Wiener-Neustädter Militärakademie, im Jahre 1871 organisirt. Sie steht gegenwärtig unter der Leitung des Obersten Santa Cruz, eines ehemaligen Schülers der französischen Militärschule zu St. Cyr.

In dieser Militärakademie sind 16 Professoren und Lehrer thätig, die meist dem Civilstande angehören, aber nach und nach durch Lehrkräfte aus dem Officiersstande ersetzt werden sollen. Die Zöglinge, 180 an der Zahl, treten zwischen dem 14. und 18. Lebensjahre in die Schule ein und absolviren daselbst einen fünfjährigen Lehrcurs. Der Studienplan ist gänzlich den modernen Anforderungen angepasst, welche die heutige Entwicklung der Kriegskunst und der einschlägigen Wissenschaften stellen.

Nach Absolvirung des Lehrcurses werden die besten Schüler in die Artillerie, die nächstbesten in die Infanterie und die letzten in die Cavallerie eingetheilt.

Fregattenkapitän Müldner besuchte diese Anstalt und war in jeder Richtung von dem Gesehenen befriedigt. Er erfuhr, dass die Akademie in naher Zukunft in einen neuanzuführenden monumentalen Bau übersiedeln werde, da das gegenwärtige Unterkunftsgebäude — eine von dem ehemaligen Dictator Manuel Rosa erbaute Villa — nicht mehr den genügenden Raum bietet.

Außer dieser Schule gibt es noch einen zweijährigen höheren Curs für Officiere, welcher dem Generalstabe unterstellt ist. In diesem Curse werden junge, begabte Officiere unter Leitung des früher genannten Obersten Czetz einer höheren allgemeinen militärischen Ausbildung zugeführt, hauptsächlich aber im Kriegsingenieurfache unterrichtet, zu welchem Zwecke sie auch Vorlesungen an der Universität von Buenos-Ayres besuchen. Gleichzeitig hat dieser Curs militärisch-geographische Aufgaben zu besorgen, indem jährlich einige Landesstrecken durch die Hörer des Curses zur Vermessung gelangen.

Gegenwärtig besitzt die argentinische Armee allerdings noch einen Theil Officiere, deren Anstellung aus einer Zeit datirt, in welcher man noch nicht so viel Sorgfalt auf die Ausbildung der jungen Officiere zu verwenden verstand; die Zahl dieser den modernen Ansprüchen kaum mehr genügenden Officiere ist aber in naturgemäßer Weise in schneller Abnahme begriffen.

Wenn man den im Officierscorps Argentiniens herrschenden Geist besprechen wollte, so müsste man vor allem sich darüber klar werden, dass man hier nicht den allgemeinen europäischen Maßstab zur Beurtheilung anwenden darf, am allerwenigsten aber denjenigen Maßstab, welcher aus der streng monarchischen Denkungsweise europäischer Officiere sich ergeben muss. Die schrankenlose Freiheit der Meinungsäußerung — ein grundgesetzlich gewährtes Recht jedes argentinischen Staatsbürgers — bringt es mit sich, dass man von Officieren aller Grade das Verhalten und die Thätigkeit der Regierungsorgane, jene des Präsidenten nicht ausgenommen, einer Kritik unterziehen hört, welche wohl in sehr vielen Fällen egoistischem Streberthume entspringen mag. In der Tagespresse, in Flugschriften, in politischen Vereinen schlagen Officiere oft ungescheut einen Ton an, der anderwärts jedem Staatsbürger, zumal aber einem Regierungsorgane und gar Officier verwehrt ist.

Die Gefahr, dass politisirende Angehörige der Wehrmacht zu weit in das staatliche Getriebe eingreifen möchten, ist übrigens zu großem Theile

Digitized by Google

dadurch paralysirt, dass die Truppen größtentheils über das weite Landesgebiet zerstreut und von den größeren Bevölkerungscentren entfernt sind.

Die Bewaffnung und Ausrüstung der Armee ist eine gute. Die Infanterie führt Remington-Gewehre, die Cavallerie und Artillerie Remington-Carabiner. Die Geschütze sind Krupp'sche 10 *cm*- und leichte 8 *cm*-Stahlkanonen. Ein eigener Train existirt nicht, doch war man im Begriffe, eine Brückenequipage zu organisiren. Die Bespannungen werden nicht vollzählig gehalten, da der außerordentliche Pferdereichthum des Landes es in jedem Augenblicke ermöglicht, die erforderliche Anzahl von Zugthieren beizuschaffen.

Die Kriegsmarine Argentiniens ist erst in der Entwicklung begriffen. Bezüglich des Flottenmateriales, welches sich unter Hinzurechnung der Hulks auf etwa 40 Fahrzeuge beziffert, dürfen wir füglich auf den „*Almanach der k. k. Kriegsmarine*" verweisen, welcher sich in den Händen der meisten unserer Leser befindet; bekanntlich wurden zwei der besten und neuesten Schiffe der argentinischen Flotte, das Kanonenboot ARGENTINA und das Panzerschiff PATAGONIA, auf der Werfte San Rocco bei Triest erbaut und vertreten in den argentinischen Gewässern in würdiger Weise die Ehre unserer Schiffbauindustrie.

Auch wollen wir bemerken, dass Fregattenkapitän Müldner berichtete, es sei von der Absicht nichts bekannt gewesen, ein Panzerschiff zu erbauen, welches im Almanach (mit *Nz* bezeichnet) als projectirt angeführt ist.

Das Budget der argentinischen Kriegsmarine ist in einer geringen Steigerung begriffen. Wir haben dasselbe früher, für das Jahr 1887, angegeben gefunden mit . . . . 3 197 307 $
nach dem Berichte des Fregattenkapitän Müldner betrug
dieses Budget für das Jahr 1886 . . . . 2 700 000 „
und nach Latzina im Jahre 1883 . . . . 2 384 454 „

Von den Budgets der argentinischen Kriegsmarine für 1886 und 1887 ist uns die nähere Eintheilung nicht bekannt; wohl aber liegt uns die Detaillirung dieses Ausgabenstatus für das Jahr 1883 vor; wir glauben derselben hier Raum geben zu sollen, weil sie immerhin einen gewissen Einblick in die Organisation u. s. w. der argentinischen Kriegsmarine gewährt.

Es waren pro 1883 präliminirt:

Unterstaatssecretariat der Marine	17 649,48
Flottenstab	34 421,28
Reserve	37 200,00
Schiffsdivisionen	13 342,08
Panzerschiffe	158 080,32
Torpedoschiff MAIPU	53 077,92
Transportschiffe	154 197,72
Corvette CABO DE HORNOS	48 009,36
Kanonenboote	24 836,16
Avisos	34 469,16
Kleinere Fahrzeuge	38 640,96
Flottille des Rio Negro	31 367,64
Specialcorps	21 324,00
Verwaltungsbeamte, Zahlmeister	27 899,64
Marine-Infanteriebataillon	47 842,44
Hygienisches Bureau	40 502,40
Fürtrag . . .	782 860,56

Übertrag...	782 860 56
Ärztliches Corps	68 515.08
Arsenale	57 051,72
General-Commissariat der Marine	706 783,70
Marineschule	73 707,60
Seeofficiersschule	38 799,00
Hydrographische Arbeiten	36 000,00
Hafenämter	70 617,84
Hafenämter des Rio Paraná	63 227,76
„ „ Urnguay	29 454,72
„ „ Atl. Oceans u. d. La Plata	99 117,96
Reisen und Unvorhergesehenes	71 400,00
Besondere Ausgaben	286 917,82
Im ganzen...	2 384 453,76

Aus diesen Ziffersätzen ist aus dem Grunde, dass die Personalausgaben mit den Materialausgaben bei den einzelnen Schiffen und Divisionen zusammengezogen sind, weniger Klarheit zu gewinnen als bei den Bndgets, in welchen diese Ausgaben sachgemäßerweise getrennt sind; eines aber scheint mit Sicherheit hervorzugehen, nämlich dass die Verwaltnng in der argentinischen Marine eine sehr kostspielige, wahrscheinlich zu complicirte ist.

Fregattenkapitän Müldner weiß übrigens zu berichten, dass die Ansichten, welche er an Ort und Stelle über das Marinebndget aussprechen hörte, dahin gingen, es könnte dasselbe, ohne die Leistungen der Marine zu beeinträchtigen, bedeutend redncirt werden. So scheinen nnter anderem die Bezüge des unteren Personales etwas zu hoch bemessen zu sein; ein eingeschiffter Bootsmann bezieht monatlich 83 $, also etwa 160 fl. ö. W.

Im allgemeinen scheint es, dass in den maßgebenden Kreisen Argentiniens die Vortheile bisher nicht genügend gewürdigt sind, welche der Besitz einer leistnngsfähigen Kriegsmarine dem Lande bringen müsste. Es ist zwar in der letzten Zeit manches geschehen, nm den seemännischen Geist zu heben, nnd die Bildnng des Officiersnachwuchses auf die wünschenswerte Stufe zu bringen; von den älteren Officieren haben nur wenige ihre Ausbildung in Kriegsmarinen erhalten; die meisten stammen ans der Handelsflotte; aber der Anstalt, welche einen tüchtigen Nachwnchs schaffen sollte, sind bisher nicht die genügenden Geldmittel zugewiesen worden, um sie anf die wünschenswerte Stufe der Entwicklnng zu bringen.

Diese Anstalt — ein nach dem Muster der k. k. Marine-Akademie organisirtes Institut — steht gegenwärtig unter der bewährten Leitung des Obersten Eugenio Bachmann, eines ehemaligen k. k. Linienschiffslieutenants. Die Anstalt ist für die Aufnahme von 60 Zöglingen eingerichtet. 17 Professoren besorgen den Unterricht in den verschiedenen Fächern.

Die Mannschaft der argentinischen Kriegsmarine besteht, so wie jene des Landheeres zum größten Theile aus frei angeworbenen Leuten.

Für die fachliche Ausbildung der Schiffsmannschaften im Artilleriewesen dient das Artillerieschulschiff CHACABUCO, eine alte Corvette, welche auf der Rhede von Buenos-Ayres verankert liegt. Die Resultate dieser Schule sollen die wünschenswerte Höhe noch nicht erreichen.

Als die besten und leistungsfähigsten Unterofficiere gelten allgemein diejenigen, welche früher in anderen Kriegsmarinen gedient haben. Unter dieser Classe von Unterofficieren befindet sich auch eine Anzahl Österreicher,

welche ihre gesetzliche Dienstzeit in der k. k. Kriegsmarine zurückgelegt haben und nun in argentinischen Diensten stehen. Diese Leute erfreuen sich des bsten Rufes; namentlich wird die hohe Stnfe fachlicher Ausbildnng anerkannt, auf welcher sie sich befinden.

Eine besondere Aufmerksamkeit wird dem Torpedowesen zugewendet. Dasselbe steht unter der Leitung des Obersten Daniel de Solier, welcher als designirter Commandant der Argentina sich längere Zeit in Triest, Pola und Finme anfgehalten hat. Obwohl nicht Seemann von Fach, steht dieser Officier doch im Rufe, im Torpedo- und Seeminenwesen eingehende Kenntnisse zu besitzen.

In der Mündung des Rio Tigre ist ein Torpedo-Etablissement mit den nöthigen Depôts und Werkstättsn errichtet. Daselbst stationirt anch das Torpedoschiff Maipu. Die Fischtorpedos stammen aus Whiteheads Fabrik zn Fiume.

Von den vorhandenen Torpedobooten sind diejenigen, welche für Spierentorpedos eingerichtet waren, augenscheinlich außer Gebrauch gesetzt. Die neueren, für Fischtorpedos eingerichteten Yarrow-Boote sind nur in nebensächlichen Dingen von jenen der übrigen Kriegsmarinen unterschieden.

Der Vorrath an Seeminen, welcher gleichfalls in dem früher erwähnten Torpedo-Etablissement anfbewahrt wird, besteht ans Minen verschiedenartiger Systeme. Man sieht dort elektrische Grnndminen, kugelförmige elektrische Beobachtungsminen, elektrische Contactminen nach dem Systeme Hertz und mechanische Contactminen mehrerer veralteter Systeme. Die Größe der Sprengladnngen variirt zwischen 40 und 300 *kg* Schießwolle.

Der Leiter des Torpedo- und Seeminen-Etablissements ist Oberst Solier, welcher früher dem Landheere angehörte. Dieser Umstand hat allerdings zur Folge, dass die praktischen Übungen mit Torpedobooten, gewissermaßen der seemännische Theil der Thätigkeit des Etablissements, gegen die technischen Leistungen einigermaßon zurücksteht. Dagegen weiß Fregattenkapitän Müldner sich über die in dem Etablissement herrschende Ordnung und Reinlichkeit, soweit sie äußerlich beurtheilt werden kann, auf das lobendste, auszusprechen.

Zugleich bemerkt Fregattenkapitän Müldner, dass das Torpedo-Etablissement am Rio Tigre bestimmt zn sein schsint, zum Hauptarsenal der argentinischen Kriegsmarine ausgebaut zu werden. Zwei andere Arsenale — das eine bei Zarate am Paraná, das andere eine kleine Schiffswerfte Las Conchas am Rio Lujan, 7 Meilen von Buenos-Ayres entfernt — haben geringe Bedeutung. —

Wenn wir uns nun der Anführung der wesentlichen Hanptdaten über das Schul- und Studienwesen Argsntiniens zuwenden, so wollen wir auch hier wieder, um den cnlturellen Aufschwung Argentiniens während der letzten Jahrzehnte anschaulich zu machen, ältere Daten denjenigen der Gegenwart an die Seite stellen.

An einer genaueren, den gesammten Bnndesstaat umfassenden Statistik hat es aber begreiflicherweise bis in die jüngste Zeit gefehlt; über das Volksschulwesen, wslches frühsr ausschließlich Sache der Provinzialregiernngen war, finden wir selbst in dem vortrefflichen, dreibändigen Werke von F. Latzina nur Daten, welche vom Jahre 1869 ihren Anfang nehmen, zu welcher Zeit die erste Volkszählung in Argentinien stattfand, mit welcher die Grnndlage für eine Schulstatistik gegeben war. Über einen noch um einige

Digitized by Google

Jahre weiter zurückreichenden Zeitpunkt finden wir in dem sonst so reichhaltigen geographisch-statistischen Handbuche von Wappäns deshalb nur die vergleichsweise dürftige Angabe, dass nach einem amtlichen Berichte des Schnldepartements im Jahre 1864 die Subvention, welche die Nationalregierung den gesammten Provinzialregierungen zu Zwecken des Volksschulwesens leistete, die geringfügige Summe von 19 200 $ betrug.

Sehen wir nun, welche Summen ans dem Staatshndget pro 1886 für Unterrichtszwecke hestimmt waren, so finden wir Folgendes:

Nationale Unterrichts- und Erziehungscommission	4 448,92 $
Universität von Buenos-Ayres	112 155,72 "
" " Cordoha	143 937,48 "
Astronomisches Observatorium	33 027,48 "
Ingenieurschule zu San Juan	20 348,64 "
Suhventionen für höhere Studien	37 200 "
Nationalcollegien	368 027,04 "
Normalschulen (Lehrerhildungsanstalten)	318 103,08 "
Unterstützung des Primär-Unterrichtes	602 400 "
" " Secundär- "	75 840 "
Staatliche Volksschnlen	412 754,60 "
Pensionen	4 153,92 "
Unvorhergesehene Ausgaben	18 000 "

Wenn wir also nnr die anf das Volksschulwesen bezüglichen Posten heraushehen, so finden wir, dass die Repnblik ihre diesfälligen Ausgahen im Laufe von 20 Jahren von 19 200 $ auf mehr als 1 333 000 $ erhöht hat. Dieses Zahlenverhältnis ist sprechend genug; aher wenn man einen näheren Einblick in die argentinische Schulstatistik nimmt, so findet man hald, dass der Gesammtstaat im Lanfe der letzten Jahrzehnte das Meiste in Errichtung und Erhaltung von Volksschulen geleistet hat, nnd dass demnach heute nicht mehr gesagt werden kann, dass der primäre Unterricht in Argentinien der Sorge der einzelnen Provinzen (Staaten) überlassen sei.

Es bestanden an primären oder elementaren Schulen, für welche wir hier den nns geläufigen Ansdruck Volksschulen beihehalten wollen, im Gebiete des gesammten Bundesstaates:

			Hievon in der Hauptstadt	In der Provinz Buenos-Ayres
Vor dem Jahre	1869	344	60	84
Dazu wurden gegründet im "	1869	35	9	3
	1870	47	4	11
	1871	28	3	1
	1872	74	12	10
	1873	58	10	13
	1874	58	14	11
	1875	74	9	27
	1876	81	19	25
	1877	67	28	16
	1878	64	19	17
	1879	107	16	23
	1880	96	20	19
	1881	136	24	29
	1882	209	21	65
	1883	306	19	96

Digitized by Google

Diese Schulen wurden theils ausschließlich, theils zum Theile erhalten:

vom Gesammtstaate	505	Schulen,
von den Provinzen	1010	„
„ der Municipalität	142	„
„ wohlthätigen Vereinen	41	„
„ religiösen Corporationen	32	„
„ Privaten	364	„

Die theilweise Erhaltung der Schulen durch den Staat, die Provinz oder Municipalität, wird immer an die von der Schule einzugehende Verpflichtung geknüpft, einer bestimmten Anzahl von Schülern unentgeltlich Unterricht zu ertheilen. In den Provinzen betheiligt sich der Staat an der Erhaltung der Volksschulen nach Maßgabe der verschiedenen finanziellen Lage, in welcher sich die Provinzen befinden. So z. B. werden in den Provinzen La Rioja und Santiago, deren eigene Einkünfte kaum den allernothwendigsten Bedarf der öffentlichen Verwaltung decken, sämmtliche Volksschulen aus den Mitteln des Gesammtstaates erhalten.

Die Tendenz, welche in der auf Hebung des Volksschulwesens gerichteten Regierungsthätigkeit Argentiniens vorzuwalten scheint, ist in den Bevölkerungsverhältnissen begründet. Sie scheint dahin zu zielen, vorerst auf eine Vermehrung der Zahl der Schulen hinzuwirken, damit die in dem dünn bevölkerten Lande weit zerstreut wohnende Jugend die Gelegenheit erhalte, überhaupt eine Schule besuchen zu können; die Erweiterung und Ausgestaltung der Schulen wird einer späteren Zeit überlassen. So finden wir denn, dass von den 1783 Volksschulen mehr als die Hälfte, nämlich 939, nur über einen einzigen Raum zum Zwecke der Unterrichtsertheilung verfügen; 457 besitzen je zwei, 198 je drei und nur 189 je mehr als drei solcher Räume. Es liegt auf der Hand, welche Beschränkungen die Unterrichtsertheilung erfahren muss, wenn die zwischen dem 5. und 14. Jahre stehenden Schüler nur einen einzigen Lehrraum zur Verfügung haben. Der gleichzeitige Unterricht verschiedener Altersclassen bietet die größten Schwierigkeiten und ist mannigfachen Störungen unterworfen; der abwechselnde, nach Altersstufen geordnete Unterricht aber muss in solchen Schulen mit ungehenerem Zeitverluste verbunden sein. Der verschiedenen räumlichen Größe der Schulen entspricht wohl auch die Anzahl der an denselben wirkenden Lehrkräfte, so dass wir kaum fehlgehen werden, wenn wir hier die Schulen ein-, zwei- und mehrclassige nennen, nach der Anzahl der Lehrräume, die sie besitzen. In den einzelnen Provinzen zeigen sich, ihren verschiedenen Bevölkerungsverhältnissen gemäß, wesentliche Unterschiede zwischen dem Verhältnisse der bloß einclassigen zu den mehrclassigen Schulen.

Es entfielen in

	einclassige Schulen	mehr als dreiclassige Schulen
der Bundeshauptstadt	13%	37%
der Provinz Buenos-Ayres	64 „	5 „
„ „ Entre Rios	55 „	5 „
„ „ Corrientes	69 „	2 „
„ „ Sta. Fé	73 „	5 „
„ „ Cordoba	55 „	4 „
„ „ San Luis	64 „	5 „
„ „ Mendoza	21 „	10 „

	einclassige Schulen	mehr als dreiclassige Schulen
der Provinz San Juan	21 %	20 % „
„ „ La Rioja	87 „	2 „
„ „ Catamarca	60 „	5 „
„ „ Santiago del Estero.	83 „	0 „
„ „ Tucuman	70 „	6 „
„ „ Salta	36 „	11 „
„ „ Jujuy............	83 „	3 „

Es entspricht dies einem Verhältnisse im Gesammtstaate von 53% zu 10%.

Nur in 389 Schulen ist außer für den Schulleiter noch ein Wohnraum für einen oder mehrere Lehrer vorhanden; 355 Schulen bestehen einzig aus dem Schulzimmer; hingegen ist an 1635 Schulen für einen Erholungs- und Spielplatz für die Schuljugend gesorgt. Der Fürsorge für das körperliche Gedeihen der Jugend, welche aus letzterer Angabe zu entnehmen ist, entspricht es wenig, dass im ganzen Lande nur 84 Schulen (davon 46 in der Hauptstadt und 20 in der Provinz Buenos-Ayres) über Turngeräthe verfügen. F. Latzina knüpft an die Constatirung dieser unerfreulichen Thatsache die Bemerkung, dass man in Argentiniens Schulen den alten und wichtigen Grundsatz von der *mens sana in corpore sano* noch nicht genügend würdige. Man darf aber wohl nicht übersehen, dass es der Jugend Argentiniens außerhalb der Schule nicht an Gelegenheit und Veranlassung fehlt, die körperlichen Kräfte und Geschicklichkeiten zu üben und zu entwickeln; so mag z. B. jener Theil der Schuljugend einen geregelten Turnunterricht leichter vermissen, welcher, wie dies dortlands so häufig ist, im zarten Alter von 6 Jahren schon meilenweite Ritte zu und von der Schule täglich unternehmen muss. Turngeräthe sind gewiss ein recht nützliches Lehrmittel, aber es kann nicht wundernehmen, dass solche noch an vielen Schulen fehlen, wenn man erfährt, dass es einem guten Theile der Schulen noch an den allerunentbehrlichsten materiellen Lehrmitteln fehlt.

Von den 1783 Schulen besaßen:

Schultafeln.......................................	1528	oder	86%
Lineale und Zirkel zum Gebrauche an der Schultafel....	994	„	56 „
Landkarten	1306	„	73 „
Erd- und Himmelsgloben	735	„	41 „
Modellsammlungen (für mathematischen Unterricht).....	628	„	35 „
Naturhistorische Atlanten	486	„	27 „
Apparate für Physik, Chemie und Mechanik	50	„	3 „
Modellsammlungen (für Freihand-Zeichenunterricht)......	78	„	4 „
Hilfsmittel zum Linearzeichnen	277	„	15 „

Gewiss muss der Zustand der Schulen ein sehr ärmlicher sein, die nicht einmal über eine Wandtafel verfügen; aber auch das Bestehen solcher Schulen zeugt für das ernste Bestreben, die Volksbildung zu heben.

An den 1783 Volksschulen wirken 4078 Lehrkräfte der verschiedenen Grade und beider Geschlechter. Noch im Jahre 1876, als die Zahl dieser Personen eine um 400 geringere war, befanden sich 41% Fremde und nur 59% Argentiner unter denselben; das Verhältnis im Jahre 1884 war hingegen nur mehr 28% Fremde gegen 72% Einheimische, ein Beweis, dass auch der Heranbildung von Lehrkräften im Lande die nöthige Fürsorge zu-

gewendet wird. Es ergibt sich dies auch aus der Thatsache, dass während unter den Directoren etwas mehr als ein Drittheil, unter den Lehrern mehr als die Hälfte Fremde sind, unter den Lehrgehilfen, also dem jungen Nachwuchse der Lehrerschaft, sich nur etwa ein Sechstheil Fremde befinden. Am meisten sind Fremde als Lehrer in der Hauptstadt thätig; unter den Directoren und Directricen finden wir hier 72 Fremde auf 150 Einheimische; unter den Lehrern und Lehrerinnen 366 Fremde auf 188 Einheimische — also sogar ein wesentliches Überwiegen des fremden Elementes — endlich unter den Gehilfen und Gehilfinnen 82 Fremde gegen 342 Einheimische.

Die materielle Retribrution, welche Staat, Provinz, Municipalität, endlich Vereine und Private den Lehrkräften an den Volksschulen zuwenden können, ist sehr verschieden. Stadt und Land, Frequenz der Schule, finanzielles Leistungsvermögen des oder der Erhalter, und noch andere Factoren kommen hiebei in Betracht. Wir wollen hier die Grenzwerte der monatlichen Geldbezüge der einzelnen Kategorien von Lehrkräften anführen:

Directoren	von monatlich	11,57	$ m/n	bis	165,00 $
Lehrer	„ „	10,00	„	„	100,00 „
Gehilfen	„ „	 3,00	„	„	46,53 „
Directricen	„ „	 4,06	„	„	93,30 „
Lehrerinnen	„ „	 5,76	„	„	70,00 „
Gehilfinnen	„ „	 4,13	„	„	49,60 „

Die minimalen Bezüge, welche wir hier angegeben finden, mögen nur in ganz exceptionellen Verhältnissen auf dem flachen Lande begründet sein; aber selbst in der Hauptstadt finden wir Directoren mit 30, Directricen mit 21, Lehrer und Lehrerinnen mit 12 und 8, Gehilfen und Gehilfinnen mit 12 und 5 $ m/n an Monatsgehalt. —

Eine gesetzliche Schulpflicht existirt in Argentinien noch nicht. Die Verpflichtung zum Schulbesuche müsste ein todter Buchstabe bleiben, so lange es noch nicht möglich geworden ist, so viele Schulen zu activiren, dass wirklich jedes im schulmäßigen Alter befindliche Kind auch thatsächlich eine solche besuchen kann. Die wesentlichen, im größten Theile des Landes bestehenden materiellen Schwierigkeiten für den Besuch der Schulen, erhellen aus dem Verhältnisse der Zahl der im schulmäßigen Alter stehenden Kinder und dem Schulbesuche.

Von 497 949 Kindern besuchten im Jahre 1884 nur 115 825, oder 23,3% die Volksschule. Das beste Verhältnis zeigt auch hier natürlicherweise die Hauptstadt, wo 55,7%, unter den Provinzen Buenos-Ayres, wo 28,5% der Kinder die Schule besuchen; die arme Provinz Santiago del Estero hat unter 26 179 Kindern nur 469, d. i. 1,8%, in Schulen eingeschrieben. Aus diesen Zahlenverhältnissen ist zu ersehen, dass Argentinien allerdings noch vieles thun muss, nur eine Verallgemeinerung des Volksunterrichtes zu erreichen, wie sie als Grundbedingung für einen Culturstaat wohl unerlässlich ist; aber ein Vergleich mit den Zuständen früherer Zeiten zeigt, wie vieles in den letzten Jahrzehnten auf diesem Wege schon geschehen ist. Im Jahre 1855 zählte man in der Stadt Buenos-Ayres 3144, in der Provinz Buenos-Ayres 3492 schulbesuchende Kinder; 1865 waren diese Zahlen auf 11 511 und 5903, 1875 auf 16 230 und 7687 gestiegen, und hatten im Jahre 1883 30 387 und 28 361 erreicht. Die Hauptstadt und die Provinz Buenos-Ayres sind allerdings in allem am meisten fortgeschritten, und ein Aufschwung wie

Digitized by Google

wir ihn hier finden, mag in keinem der anderen Staaten zu verzeichnen sein; ein ziffermäßiger Vergleich ist ausgeschlossen, weil die statistischen Daten früherer Jahre, mit Ausnahme jener für Stadt und Provinz Buenos-Ayres, zu dürftig und unverlässlich sind.

Von den gesammten schulbesuchenden Kindern waren 90 931, nämlich 47 813 Knaben und 43 118 Mädchen, von der Zahlung jeden Entgeltes vollständig frei, 24,894, nämlich 14,535 Knaben und 10 359 Mädchen zahlten Schulgeld. An den Staatsschulen wird kein Schulgeld gezahlt; die Privatschulen heben ein solches in verschiedenem Betrage ein.

In der Hauptstadt zahlen an Privatschulen:

Externe von	0,20	bis	13	$ m/n
Halbkostschüler von	7,00	„	35	„
Kostschüler „	15,00	„	41	„

Für die Beurtheilung der Lehrwirksamkeit der Schulen ist vor allem der Lehrerfolg maßgebend. Ohne jede beschönigende Unaufrichtigkeit, führt uns in dieser Richtung Latzinas treffliches Werk Zahlen vor, die nicht eben erfreulich genannt werden können. Im Schuljahre 1883 verließen 32 062 Schüler die Schule. Aber nur 6358 von denselben hatten das von dem Lehrplane vorgeschriebene Lehrziel erreicht; bei 25 704 Schülern war dieses Ziel nicht erreicht worden. Es wird zwar nicht ausdrücklich gesagt, aber es scheint uns selbstverständlich zu sein, dass unter dem „Nichterreichen des Lehrzieles“ vornehmlich der vorzeitige Austritt aus der Schule verstanden werden soll. Abgesehen von dem beinahe undenkbaren Verhältnisse, dass eine so bedeutende Zahl von Schülern nach vollständig absolvirter Schulzeit sollte ungenügend classificirt worden sein, scheint uns die eben ausgesprochene Ansicht auch aus der Bemerkung F. Latzinas hervorzugehen, in welcher er den Eltern jener Kinder die Verantwortung dafür zuweist, wenn die letzteren den großen Haufen der Unwissenden vermehren, welcher unbewusst gegen die republikanischen Institutionen, die sociale Moral und jeden materiellen Fortschritt handelt. „*25 704 niños que pudieron haber terminado gratuitamente su instruccion primaria*“ — ruft Latzina voll Unmuth aus — „*fueron en el solo año de 1883 á engrosar las filas de la grande masa de los ignorantes, á hacer inconscientemente causa comun contra las instituciones republicanas, la moral social y los progresos materiales de todo genero! Non son los niños, son sus padres los responsables de ese verdadero crimen de lesa-patria.*“ Bemerkenswert ist, dass gerade in den mit Schulen am besten versehenen Territorien, nämlich in der Hauptstadt und Provinz Buenos-Ayres, in dieser Richtung die ungünstigsten Verhältnisse obwalten. Im ganzen Lande beträgt das Verhältnis der „Absolvirten“ zu denjenigen, die wir die „Ausgetretenen“ nennen wollen, 6358 : 25 704, also näherungsweise 1 : 4; während nun das analoge Verhältnis in den Provinzen Mendoza und Cordoba 1 : 2, Corrientes, Entre-Rios und Sta. Fé 1 : 3 beträgt, übersteigt es in Buenos-Ayres, Provinz und Stadt, das allgemeine Verhältnis von 1 : 4, indem es in beiden über 1 : 5 erreicht, nämlich Provinz Buenos-Ayres 980 : 5379, also 1 : 5,4, und Stadt Buenos-Ayres 1893 : 9200, nahe gleich 1 : 5. Es mag zweierlei hiebei mitwirken; einerseits die bessere Qualität der Schulen in Staat und Stadt Buenos-Ayres, welche zur Folge haben kann, dass vielen Eltern, die selbst noch auf einer niedrigeren Stufe der Bildung stehen, schon nach wenigen Jahren die erreichte Ausbildung der Kinder eine genügende, und die noch weiter von der Schule zu gewährenden

Digitized by Google

Kenntnisse überflüssig erscheinen mögen; und dann die dichtere Bevölkerung, welche es mit sich bringen dürfte, dass es für viele wünschenswert erscheinen mag, schon ihre zehn- bis zwölfjährigen Kinder zur Hilfeleistnng bei ihrer eigenen Berufsarbeit oder zu hänslicher Thätigkeit, ans den Schnlen vor beendeter Lehrzeit znrückznziehen.

Im ganzen nnd großen dürfte aber doch aus dem sehr ungünstigen Verhältnisse, in welchem die gebotenen Wohlthaten der öffentlichen Volksschnle von der Bevölkerung im allgemeinen benützt werden — von 497 949 Kindern waren nur 115 825 in den Schulen eingeschrieben, von den schnlbesnchenden Kindern aber drei Viertheile vor Erreichnng des Lehrzieles aus der Schnle znrückgezogen — mit einiger Berechtigung der Schluss gezogen werden dürfen, dass der gänzliche Mangel einer gesetzlichen Verpflichtnng znm Schnlbesuche einen Freiheitszustand begründet, der vielfach als die Freiheit der Eltern, ihre Kinder nnwissend heranwachsen zu lassen, anfgefasst wird. Zur Erkenntnis des nicht allein moralischen, sondern anch materiellen Wertes einer allgemein vermittelten, tüchtigen Volksschnlbildung scheint eben ein sehr hoher Grad von schon erreichter Cultur die nnerlässliche Vorbedingung zu sein. —

Wir haben früher die Gründe angedentet, welche nnseres Erachtens nach dafür maßgebend sein dürften, dass die argentinische Bnndesregierung jetzt noch anßer Stande ist, Gesetze über eine mehr oder minder ausgedehnte Schnlpflicht ins Leben zu rufen. Weniger erkennbar scheinen uns aber die Ursachen, welche die anßerordentlich weitgehende Verschiedenheit begründen, die an den einzeluen Volksschulen Argentiniens bezüglich der inneren Thätigkeit derselben herrscht. Sowohl rücksichtlich der zum Vortrage gelangenden Gegenstände, als rücksichtlich der Zeit, welche jedem derselben gewidmet wird, herrscht eine anßerordentliche Verschiedenheit. Über hundert der verschiedensten Lehr- nnd Stundeneintheilungen stehen in Kraft. Der von uns schon öfters genannte Statistiker sagt mit jener rücksichtslosen Offenheit, die seinem — amtlich veröffentlichten — Werke einen besonders hohen Wert verleiht: „*El numero de horas semanales que en las diversas escuelas fiscales y particulares se dedican á la enseñanza de cada ramo del programa de estudios, varia en grado sumo, casi grotesco, á tal punto que esta parte de la organizacion de la enseñanza elemental parece carecer de todo plan, de todo objectivo, de toda lógica. La importancia de las materias, objeto de la enseñanza, y el aprovechamiento del tiempo en proporcion á aquella, para nada se han consultado en los 110 horarios distintos que rigen en las escuelas.*“

Die Zerfahrenheit in der Art, wie die verschiedenen Schnlen ihre Zeit eintheilen, wird von F. Latzina dnrch folgende Angaben illustrirt:

Es wnrden wöchentliche Unterrichtsstunden ertheilt:

In der Morallehre..................	von	1—18
„ „ Anstands- nnd Sittenlehre[1].....	„	1—18
Lesen........................	„	1—12
Schreiben.....................	„	1—12
Arithmetik....................	„	1—12
Kenntnis des metrischen Systemes......	„	1— 9
Benützung der Logarithmen...........	„	1— 6

[1]) *Nociones de urbanidad.*

Spanische Sprache	von	1—10
Französische „	„	1— 7
Englische „	„	1— 7
Deutsche „	„	1— 5
Italienische „	„	1— 4
Nationale Geschichte	„	1— 9
Allgemeine „	„	1— 6
Argentinische Landeskunde	„	1— 9
Allgemeine Geographie	„	1— 7
Linearzeichnen	„	1— 6
Freihandzeichnen	„	1— 5
Buchführnng	„	1— 5
Elemente der Vermessnngsknnst	„	1— 6
„ „ Physik, Chemie, Mechanik	„	1—10
„ „ Naturgeschichte	„	1— 5
„ „ Ackerbaukunde	„	1— 5
Verfassungslehre[1])	„	1— 6
Musik	„	1— 7
Gymnastik	„	1— 9
Stenographie	„	1— 3
Religion	„	1— 9

Aus diesen Angabeu kann auch mit eiuiger Bestimmtheit geschlossen werden, dass das Ziel mancher in die Classe der Volksschulen eingereihten Schule Argentinieus ziemlich weit jene Grenzen überschreitet, welche dem allgemeinen, aber obligatorischen Volksunterrichte in den Culturstaaten Europas gesteckt sind. Das Vorkommen fremder Sprachen unter den Lehrgegenständeu ist natürlicherweise nicht dahin zu deuten, dass diese Spracheu etwa von einer namhaften Zahl von eingeborenen Kiudern gelernt werden müssen; es ist lediglich eine Folge der großen Zahl der im Laude lebenden Fremden, für deren Bedürfnisse — wohl meistens durch ihr eigenes Znthun — in dieser Art gesorgt wird. In der Hauptstadt, dann dort in deu Provinzen, wo die Angehörigen fremder Nationen in mehr compacter Weise zusammenleben, wie z. B. im Staate Sta. Fé, wo dies znmeist in den Ackerbaucolonien der Fall ist, gibt es wohl anch Schulen, in welchen der gesammte Uuterricht in einer anderen als der Landessprache ertheilt wird.

Der weitgehenden Differenzirung in den Lehrplänen entspricht es, dass die von den Schülern der eiuzelnen Schulen erreichten Kenutnisse sehr verschiedene sind; viele Gegenstände, die an einer Schule gelehrt werden, kommen an anderen gar nicht vor, von der Verschiedenheit in dem Umfange des Lehrstoffes ganz abgesehen.

In der Zusammenstellung, welche wir über die Betheiligung der Schüler an dem Unterrichte in den einzelnen Lehrfächern sogleich folgeu lassen werden, fällt es auf, dass selbst bei Gegenständen wie Lesen, Schreibeu, Rechneu, Religion, nicht ausnahmslos alle Schüler betheiligt erscheinen. Die Annahme erscheint kanm als znlässig, dass es Schulen — etwa in den am dünnsten bevölkerteu Partieu des inneren Landes — geben köune, in welchen Lesen und Schreiben gar nicht gelehrt würde, so dass in denselben der Unterricht sich auf müudliche Lehren über Moral und Sitte, dann Anschauungslehre,

[1]) *Instruccion Civica.*

vielleicht mit Anleitungen zu praktischen Fertigkeiten u. s. w. beschränken müsste; eher dürfte es das Richtige treffen, wenn man in dem mit 10 % bezifferten Theile der Schüler, welche weder am Lese- noch am Schreibunterrichte betheiligt sind, die allerjüngsten, vielleicht noch nicht ganz im schulmäßigen Alter stehenden Kinder vermuthet.

Es erreichten von der gesammten schulbesuchenden Jugend die nachstehend angeführten Procentsätze Kenntnisse in den folgenden Gegenständen des Unterrichtes:

Religion	72 %
Morallehre	83 "
Sitten und Anstandslehre	78 "
Lesen	90 "
Schreiben	90 "
Rechnen	90 "
Kenntnis des metrischen Systems	53 "
Gebrauch der Logarithmen	5 "
Elemente der Landesvermessung	48 "
Spanische Sprache	90 "
Französische Sprache	12 "
Englische Sprache	8 "
Italienische Sprache	4 "
Deutsche Sprache	1 "
Geographie	43 "
Argentinische Landeskunde	74 "
Allgemeine Geschichte	12 "
Nationale Geschichte	60 "
Verfassungslehre	17 "
Elemente der Physik, Chemie und Mechanik	12 "
Elemente der Naturgeschichte	42 "
Elemente der Ackerbaukunde	5 "
Linearzeichnen	55 "
Freihandzeichnen	14 "
Stenographie	1 "
Buchführung	6 "
Musik	34 "
Gymnastik	40 "

Die Vernachlässigung des gymnastischen Unterrichtes muss also, trotz der dürftigen Ausstattung der Schulen mit Turnrequisiten, keine so weitgehende sein, als man aus dieser Thatsache allein zu schließen berechtigt wäre. Auffallend ist, dass nicht an allen Schulen derart für Religionsunterricht vorgesorgt ist, dass alle Schüler desselben theilhaftig werden könnten. Es sind zumeist die Schulen, welche vorzugsweise von Kindern fremder Staatsangehöriger besucht werden, an welchen dem Religionsunterrichte nicht die gehörige Sorgfalt zugewendet wird. In der Provinz Sta. Fé, welche verhältnismäßig die meisten fremden Bewohner zählt, tritt diese Vernachlässigung am deutlichsten zutage. „*En la Provincia de Santa Fé*“, sagt F. Latzina, „... *esta enseñanza es mirada con indiferencia, come destituida de objeto.*“

In innigster und bedingender Beziehung zum Gedeihen der Volksschulen steht die Fürsorge, welche auf die Heranziehung eines qualitativ und quantitativ ausreichenden Nachwuchses an Lehrkräften gerichtet ist.

Diesem Bedürfnis haben in der argentinischen Repnblik 16 Normalschnlen zn genügen, d. i. Anstalten, wie solche bei nns mit dem Namen Lehrer- nnd Lehrerinnenbildungsanstalten bezeichnet werden. Nur 5 der argentinischen Normalschnlen sind der Heranbildung männlicher Lehrkräfte gewidmet; 11 Normalschnlen sind für das weibliche Geschlecht bestimmt.

Die ersteren sind jene zn Paraná — die älteste derartige Anstalt in Argentinien, welche auch gegenwärtig noch die erste Stelle einnimmt; dann je eine zu Bnenos-Ayres, zn Tucnman, Catamarca und Mendoza; die Lehrerinnenbildungsanstalten befinden sich in Urnguay, Hauptstadt der Provinz Entre Rios, Bnenos-Ayres, Mendoza, Paraná, San Jnan, Catamarca, Santiago del Estero, Salta, Corrientes, La Rioja nnd Rosario.

Die Normalschulen sind Staatsanstalten nnd in einheitlicherer Weise organisirt, als dies bei den Volksschnlen der Fall ist; aber anch hier herrschen Verschiedenheiten genug rücksichtlich Umfang und Eintheilung des Lehrstoffes nnd der Zeit, welche jedem einzelnen Gegenstande gewidmet wird. Es bestehen zwar Regierungsdecrete, welche auf eine größere Gleichförmigkeit hinzuwirken bestimmt sind, *»però, por lo visto, no se observan estas disposiciones«*. Mit jeder Normalschule ist eine Volksschnle als Übungsschnle verbunden; ein großer Theil der Zöglinge der Normalschulen recrutirt sich aus den absolvirten Schülern und Schülerinnen eben jener Übungsschulen.

Die Normalschulen sind in Gebänden untergebracht, welche mit wenigen Ausnahmen Staatseigenthum sind, und meistens einer bedeutend größeren Anzahl von Zöglingen Raum gewähren könnten als thatsächlich (1883/84) an denselben eingeschrieben sind. Die Zahl der an den einzelnen Schulen wirkenden Lehrkräfte ist eine nach den Verhältnissen der einzelnen Schulen ziemlich weit differirende.

Folgende Zahlenzusammenstellung mag über diese Unterschiede orientiren.

Schule	Anfnahms-fähigkeit für Schüler oder Schülerinnen	Besnch durch	Lehr-personal	Sonstiges Personal
Bnenos-Ayres (Lehrer)........	236	212	23	4
Paraná »	675	473	20	4
Buenos-Ayres (Lehrerinnen) ...	1009	466	15	6
Rosario » ...	198	127	9	2
Uruguay » ...	312	224	13	4
Corrientes » ...	186	?	6	3
Mendoza (Lehrer)............	822	307	10	4
San Juan (Lehrerinnen)	459	281	15	4
Catamarca (Lehrer)..........	235	140	11	2
Tucnman »	609	234	7	4
Mendoza (Lehrerinnen).......	586	288	15	1
Catamarca »	736	280	14	6
Santiago d. E. »	282	213	10	6
Salta »	344	245	8	3
Jujny »	399	76	5	3
La Rioja »	180	50	4	3

Von den 185 Lehrern nnd Lehrerinnen der Normalschulen sind aber gegenwärtig nur 98 solche, die wir als »approbirte Lehrkräfte« bezeichnen würden (*tienen un titulo professional para la enseñanza*), wovon 42 Lehrer

und 56 Lehrerinnen. Nebenlehrer für Zeichnen, Musik, Gymnastik und praktische Fertigkeiten sind im ganzen 14 an den Normalschnlen beschäftigt.

Der Lehrcurs an den Normalschnlen ist für die weiblichen Schülerinnen ein dreijähriger, für die männlichen Schüler ein fünfjähriger. In der dreijährigen Unterstufe, welche für männliche und weibliche Zöglinge den gleichen Lehrplan verfolgt, sind die zum Vortrage gelangenden Gegenstände und die denselben wöchentlich gewidmeten Stundenzahlen die folgenden:

	Stunden im dritten Jahre	im zweiten Jahre	im ersten Jahre
Pädagogik	2—4	1—5	2—9
Arithmetik	1—4	2—7	3—7
Algebra	3—4	3—4	—
Geometrie	2—4	1—4	2—4
Trigonometrie	3—	—	—
Spanische Sprache	1—2	1—5	2—6
Französische Sprache	2—3	2—5	2—4
Englische Sprache	2—4	2—3	2—3
Literatur	1—3	—	—
Declamation und Lectüre	1—2	1—4	1—5
Stilistik (*Composicion*)	1—2	1—4	1—4
Geographie	2—4	2—4	2—6
Kosmographie	2—3	—	—
Kalligraphie	1—2	1—2	1—4
Geschichte	2—3	2—6	2—6
Verfassnngslehre	1—3	1—2	—
Politische Ökonomie	1—2	—	—
Philosophie	2—3	1—3	—
Moral- und Sittenlehre	1	1—3	1—3
Physik	2—3	1—5	2—5
Botanik	3	—	—
Chemie	3	1—3	—
Naturgeschichte	2—3	2—3	2—3
Anatomie, Physiologie, Hygiene	1—3	2—3	2—3
Zeichnen	1—3	2—4	1—4
Bnchführnng	2	2	—
Haushaltungskunde	1	1	—
Musik	1—2	1—4	1—3
Gymnastik	1—3	1—3	1—3
Praktische Fertigkeiten	1—2	1—3	1—4

F. Latzina bezeichnet die Einsendungen, auf welche er obige Daten basiren musste, als sehr nnvollständig uud als einen Beweis der Unregelmäßigkeit, mit welcher an dem größten Theile der Staatsschnlen die einschlägigen Vormerkungen geführt werden (*un otra prueba más de la irregularidad con que son llevados los registros escolares en la gran mayoria de los establecimientos nacionales de enseñanza*). Dass anch nicht allein die Registerführung, sondern wohl die Unterrichtsertheilung selbst noch vielfach an Unregelmäßigkeit leiden mag, folgt aus der Angabe, dass die Anzahl Unterrichtstage während der Dauer des Jahres 1883 an den einzelnen Normalschulen sich zwischen den Grenzen von 85 nnd 233 Tagen bewegte.

Vielfach mag an diesen, trotz der bestgemeinten Regierungsdecrete bestehenden Unregelmäßigkeiten der Mangel an der ausreichenden Zahl von Lehrkräften die Schuld tragen, unter welchem einzelne der Schulen zu leiden haben. Dieser Mangel führt zu einer nicht allein materiellen Überbürdung der einzelnen Lehrer; denn es wird an vielen Schulen nothwendig, mehrere Lehrgegenstände, mitunter recht heterogener Natur, ein und derselben Lehrkraft zu übertragen. So finden wir z. B. in einem Falle den Vortrag der Geometrie, Literatur, Kosmographie, Chemie und französischen Sprache ein und demselben Lehrer übertragen. Und dies ist nicht etwa an einer der kleineren Anstalten mit wenigen Lehrern der Fall, sondern der bedauernswerte Jugendbildner wirkt an der ersten Normalschule des Landes, jener zu Paraná, an welcher 20 Lehrkräfte, darunter 9 Professoren thätig sind, und welche die einzige ist, die den auszeichnenden Titel „*Escuela Normal de Profesores*“ führt, während die anderen alle *Escuelas Normales de Maestros* heißen.

Unter dem höheren Lehrpersonale — Directoren und Professoren — der Normalschulen sind die der argentinischen Nation nicht Angehörenden wie folgt vertreten:

Deutsche	1 Director	und	2	Professoren,
Spanier	3 „	„	15	„
Franzosen ...	1 „	„	8	„
Engländer ...	— „	„	4	„
Italiener	— „	„	11	„
Andere Fremde	4 Directoren	„	24	„

Die Lehrerfolge an den Normalschulen, soweit das Verhältnis zwischen Approbirten und Reprobirten in Betracht kommt, sind keine ungünstigen.

Die Zöglinge der Normalschulen erhalten zum größten Theile Studienstipendien vom Gesammtstaate oder von den Provinzen. Die ersteren Stipendien variiren von 15,5 $ bis 31 $ monatlich, die letzteren von 9,5 $ bis 25 $ *m/n*.

Für den Mittelschulunterricht sorgen in der argentinischen Republik 14 Anstalten, welche den Namen *Colegios Nacionales* führen. Wir könnten diese Schulen als sechsclassige Realgymnasien charakterisiren, in welchen der Lateinunterricht erst mit der dritten, der griechische Unterricht mit der vierten Unterrichtsstufe beginnt, und diesen beiden todten Sprachen wohlthätigerweise nur eine sehr geringe Stundenzahl zugestanden ist.

Es bestehen 14 solcher Schulen: je eine in Buenos-Ayres, Uruguay, Rosario, Cordoba, Corrientes, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Santiago del Estero, Catamarca, Tucuman, Salta und Jujuy.

Das älteste der bestehenden Collegien ist jenes von Cordoba, einstens Collegium von Montserrat genannt; es besteht seit mehr als einem Jahrhundert, da es im Jahre 1774 gegründet wurde. Alle anderen Collegien stammen aus vergleichsweise sehr später Zeit: jenes von Uruguay wurde im Jahre 1849, jenes von Buenos-Ayres im Jahre 1863, die Collegien von Mendoza, San Juan, Catamarca, Tucuman und Salta im Jahre 1865, jene von Corrientes, San Luis, Santiago del Estero und Jujuy im Jahre 1869, endlich das Collegium von La Rioja erst im Jahre 1871 gegründet.

Die Collegien sind durchwegs Staatsanstalten und sind in Gebäuden untergebracht, welche dem Staate gehören und — so wie wir dies auch bei den Normalschulen erwähnt fanden — einer bedeutend größeren Zahl von

Digitized by Google

Schülern Aufnahme gewähren könnten, als gegenwärtig daselbst eingeschrieben sind.

Ans den nachstehenden, von F. Latzina gegebenen Vergleichnngszahlen ergibt sich, dass die Collegien zusammengenommen Raum für die siebenfache Anzahl ihrer gegenwärtigen Schüler bieten könnten.

Colleginm	Aufnahmsfähigkeit für Schüler	Besuch durch Schüler
Buenos-Ayres	1193	364
Conception (Urnguay)	584	164
Corrientes	704	102
Rosario	863	69
Cordoba	1315	140
San Luis	407	87
Mendoza	638	54
San Juan	523	80
La Rioja	453	49
Catamarca	990	54
Santiago del Estero	567	39
Tucuman	1100	91
Salta	1114	96
Jujuy	479	47

Das Lehrpersonal ist, je nach der Wichtigkeit des Collegiums, aus mehr oder weniger Lehrkräften znsammengesetzt. Während z. B. an dem Collegium von San Lnis nnr 7 Lehrkräfte thätig sind, wirken 34 an jenem der Bnndeshauptstadt. Im ganzen zählt man 282 Professoren nnd 106 andere an den Collegien bedienstete Personen; anch hier, in noch nngünstigerem Verhältnisse als an den Lehrerbildungsanstalten, finden wir, dass von den 282 Professoren nur 73 approbirte Lehrer sind; desgleichen ist die Cumulirnng verschiedener nnd oft wenig verwandter Unterrichtszweige in einer Hand, eine sehr häufige Erscheinung auch an den Collegien.

Die Bezahlung der Professoren richtet sich nach der Wichtigkeit ihrer Lehrfächer, nach der Anzahl von Gegenständen, welche ein und demselben Lehrer übertragen werden müssen, nnd variirt von 50—170 $ *m/n* monatlich. Die amtliche Statistik macht kein Hehl darans, dass anf die bessere oder mindere Besoldung auch die größere oder geringere Schwierigkeit Einfluss nimmt, für gewisse Lehrgegenstände geeignete Lehrkräfte zu finden. So fehlt es z. B. an Competenten für die Lehrfächer der Physik, Chemie, Natnrgeschichte nnd der Mathematik. Ob die Forderungen sehr strenge sind, welche an die Lehrbefähignng gestellt werden, wäre man leicht geneigt in Zweifel zn stellen, wenn man die Bemerkung findet, die Besoldung jener Lehrer sei eine geringere, welche Gegenstände allgemeiner Bildung tradiren, „in welchen alle besser erzogenen Personen mehr oder minder Kenntnisse besitzen". Die Rectoren beziehen 100—250 $ Monatsgehalt; in der Regel fungiren sie nicht anch zngleich als Lehrer. Etwa die Hälfte des Lehrpersonales besteht aus Fremden der verschiedensten Nationen.

Mit Ausnahme des Collegiums der Bnndeshanptstadt ist mit jedem Colleginm eine Elementar- (Volks-) Schule verbnnden. Dieser Umstand verdunkelt einigermaßen die Statistik der Collegien, da viele Daten von den einzelnen Directoren cumulativ für die beiden Schulen zusammengestellt worden sind.

Immerhin lassen sich einige Daten aus der erwähnten Statistik heransheben, welche in ihrem Zusammenhalte zum ähnlichen Schlusse berechtigen, wie man ihn rücksichtlich des Volksschulwesens nnd der Normalschulen machen darf: dass nämlich mehr Bestreben seitens der Regierung wahrnehmbar ist, Schnlen zn gründen und zn erhalten, als Verständnis auf Seite der Bevölkernng besteht, Nutzen hierans zu ziehen.

Während z. B. vom Jahre 1865 bis 1883 die Anzahl der Collegien von 3 auf 14 vermehrt wurde, stieg die Freqnenz derselben im gleichen Zeitranme nur von 547 anf 1436 Schüler. Allerdings mnss dem entgegengestellt werden, dass die vom Gesetze gewährte schrankenlose Lehr- nnd Lernfreiheit, besonders in den Städten, den Privatunterricht weite Kreise zu ziehen befähigt. Wir finden z. B., dass an dem Collegium von Buenos-Ayres bei nur 364 eingeschriebenen Schülern über 4000 junge Leute Prüfungen ablegten, und zwar wurden im ganzen 3192 Examinanden approbirt, 865 zurückgewiesen.

Eine sehr bedeutende Anzahl Schüler verlässt die Collegien, ohne den ganzen Studiengang derselben absolvirt zu haben. Es ist dies aus der Freqnenzziffer der einzelnen Jahrgänge zu entnehmen, welche sich folgendermaßen gestaltete:

Im 1.	Jahrgange	waren	516	Schüler,
„ 2.	„	„	355	„
„ 3.	„	„	185	„
„ 4.	„	„	201	„
„ 4.	„	„	92	„
„ 6.	„	„	87	„

Die Collegien von San Lnis, Santiago del Estero und San Juan z. B. hatten im 6. Jahrgange nicht mehr als jo zwei Schüler.

Was die Lehrerfolge der Collegien anbetrifft, so zeigt ein Vergleich der relativen Prüfungsergebnisse der Jahre 1872 nnd 1882, dass, während im erstgenannten Jahre auf 15 Approbationen eine Reprobation kam, zehn Jahre darnach sich dieses Verhältnis anf 4 : 1 verändert hat. Gleichwohl kann diese Veränderung nicht unbedingt als eine Verschlimmerung der Lehrznstände angesehen werden. Im Jahre 1872 bestand nämlich die absolute Lehrfreiheit noch nicht, welche seither einen großen Theil der Jugend vom Besuche der Nationalcollegien abhält und sie dem Privatlehrer in die Arme führt; das nngünstige Verhältnis von 1 Reprobation anf je 4 Approbationen kann nnn einerseits auf der Mangelhaftigkeit des ungeregelten Privatunterrichtes basiren; anderseits aber, und wir wollen dies gerne glanben, kann es anch eine Folge der strengeren Prüfungsforderungen sein, die man jetzt an den staatlichen Collegien zu stellen sich berechtigt findet.

Der Lehrcnrs an den Collegien dauert jährlich 9 Monate, welcher sich aber dnrch Sonn- und Feiertage, kurze Zwischenferien n. s. w., nahezn auf 7 Monate reducirt.

Die Lehrpläne der einzelnen Collegien zeigen bisher noch wenig Einheitlichkeit, wie aus folgender Übersicht zu entnehmen ist.

Lehrgegenstände	Wöchentliche Stundenzahl im					
	1. Jahre	2. Jahre	3. Jahre	4. Jahre	5. Jahre	6. Jahre
Arithmetik	4—6	3—6	—	—	—	—
Algebra	—	—	3—4	—	—	—
Geometrie...........	—	3—6	—	1—7	—	1—2

Lehrgegenstand	Wöchentliche Stundenzahl im 1. Jahre	2. Jahre	3. Jahre	4. Jahre	5. Jahre	6. Jahre
Spanische Sprache....	4—5	3—4	2—3	—	—	—
Französische Sprache..	4—5	3—4	3—4	—	—	—
Englische Sprache....	—	3—4	3—4	3—4	—	—
Literatur...........	—	—	—	2—3	2	—
Latein.............	—	—	2—3	2—4	1—3	1—2
Griechisch..........	—	—	—	2—4	1—3	1—3
Philosophie.........	—	—	—	—	1—3	2—3
Geographie..........	3—4	2—3	2—3	1—3	—	—
Topographie.........	—	—	—	—	1—3	—
Kosmographie........	—	—	—	—	—	2—3
Weltgeschichte.......	3—4	1—3	3—4	3	2—3	2—3
Amerikan. Geschichte.	—	—	—	—	1—3	—
Verfassungslehre.....	—	—	—	—	—	1—2
Politische Ökonomie...	—	—	—	—	—	1—2
Naturgeschichte......	—	—	—	—	1—3	2—3
Physik.............	—	—	—	2—3	2—3	—
Chemie.............	—	—	—	—	2—3	2—3
Hygiene............	—	—	—	—	—	1—2
Freihandzeichnen.....	1—4	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3
Linear- u. Planzeichnen	—	1—6	2—3	—	—	—
Buchführung........	—	—	1—2	—	—	—
Musik..............	1—4	1—3	1—2	1—3	1—2	1—2
Gymnastik..........	1—4	1—3	1—2	1—3	1—2	1—2

Es ist aller Beachtung wert, dass die Aufnahme in diese Mittelschulen an die Bedingung des vollendeten zwölften Lebensjahres gebunden ist. Die Aspiranten müssen wenigstens 4 Jahrgänge der Volksschule mit befriedigendem Erfolge absolvirt haben, oder in Ermanglung eines diesfälligen Zeugnisses eine Aufnahmsprüfung ablegen, welche sich aber nur auf Lesen, Schreiben, Grammatik, Geographie, Arithmetik und Anfangsgründe der Geometrie erstreckt.

Vieles an den Mittelschulen Argentiniens, die ja zum großen Theile erst seit vergleichsweise kurzer Zeit bestehen, trägt noch den Charakter des Unfertigen an sich. Wenn hiedurch bedingt ist, dass manche dieser Schulen noch einer weiteren Ausgestaltung fähig und bedürftig sind, so findet man andererseits die Erscheinung, dass im löblichen Eifer, solche Schulen ins Leben zu rufen, anfänglich hie und da über das bestehende thatsächliche Bedürfnis hinausgegriffen worden zu sein scheint. So z. B. sah man sich veranlasst, im Jahre 1876 an den Collegien von San Luis, Mendoza, Rioja, Catamarca, Jujuy und Santiago del Estero die drei Oberclassen wegen zu geringen Besuches aufzulassen. Den Schülern wurde freigestellt, unter Weiterbezug ihrer etwaigen Stipendien an andere Collegien überzutreten, den Professoren wurde die Bevorzugung bei Besetzung von freiwerdenden Lehrstühlen in Aussicht gestellt.

Andererseits aber finden wir, dass nicht alle Collegien des Landes sich einzig auf die Thätigkeit beschränken, welche nach unseren Begriffen einer Mittelschule zusteht. An mehreren Collegien sind Specialcurse etablirt. So z. B. sind mit den Collegien von Salta und Tucuman Ackerbauschulen, mit jenem von Rosario eine Handelsschule verbunden; in San Juan und Catamarca

kann man Bergbau, in Buenos-Ayres eine Art von technischem Curse (*Matematicas industriales*) an dem Nationalcollegium absolviren. Einige dieser Specialcurse sind in neuester Zeit wieder aufgehoben worden; so z. B. mit Decret vom 30. November 1880 alle die Rechtscurse, welche an einzelnen Collegien etablirt waren und welchen von früheren Regierungen Privilegien verliehen worden waren, die nahe an die Rechte der Universitäten streiften.

Über alle diese Gründungen und Auflösungen von Specialschulen ins Detail einzugehen, würde uns hier zu weit führen; wir können uns auf die allgemeine Bemerkung beschränken, dass unter der Regierung des letzten Präsidenten Roca die Tendenz vorwaltete, die Collegien auf die Aufgaben der Mittelschule zu beschränken und in jeder Richtung auf Erzielung von Gleichförmigkeit im Unterrichtswesen — soweit dies unter den äußerst schwierigen bestimmenden Verhältnissen möglich ist — hinzuwirken.

Argentinien besitzt zwei Universitäten.

Die ältere der beiden Universitäten ist jene von Cordoba, die ihre Gründung der Munificenz des Jesuitenbischofs Fernando de Trejo y Sanabria verdankt. Dieser würdige Priester, Bischof von Tucuman, verschrieb im Jahre 1613 sein ganzes Vermögen, auch all das Hab und Gut, welches noch je an ihn fallen könnte, in einer noch heute im Archive der Universität aufbewahrten Stiftungsurkunde für den Zweck der Gründung einer lateinischen Priesterschule, aus welcher sich die Universität Cordoba entwickelt hat. Nach der barbarischen Vertreibung der Jesuiten aus Cordoba im Jahre 1767, bei welcher auch die bishin angesammelte Bibliothek zerstört wurde, übernahmen die Franziskaner die Universität; im Jahre 1800 wurde sie durch ein königliches Decret zu einer Universität nach dem Muster derjenigen von Lima eingerichtet. Im Jahre 1813 wurde aber die Universität auf die Lehrstühle für Theologie, Civil- und kanonisches Recht, aristotelische Philosophie und lateinische Sprache beschränkt. In dieser reducirten Verfassung blieb die Universität bis zum Jahre 1854, zu welchem Zeitpunkte die Nationalregierung sie übernahm und daran ging, Reformen einzuführen. Diese Reformen scheinen aber anfänglich nichts weniger als eine Verbesserung der Zustände der Lehranstalt mit sich gebracht zu haben; denn ein Bericht der Commission, welche im Jahre 1863 über die Zustände der öffentlichen Lehranstalten der Provinz Cordoba zu relationiren hatte, sagte über die Universität: »es sei nur eine Verschlechterung der Ausbildung in den Zweigen des Studiums, auf welche die Universität früher sich beschränkte, bewirkt worden, ohne dass gleichzeitig die neu eingeführten Zweige Nutzen gebracht hätten; so dass, da zur Zeit der theologische Curs nur sehr wenig Hörer zähle, der Nutzen der Universität sich darauf reducire, dem Lande alle vier bis sechs Jahre gegen 100 Advocaten zu liefern, wobei aber auf 10 gute sicherlich 90 schlechte kämen.« Als Grund wurde die mangelhafte Organisation des Unterrichtes angegeben: »Knaben, die kaum Buchstaben zu schreiben und sie nur mittelmäßig zu lesen verstehen, werden zum Studium an der Universität zugelassen; dort erhalten sie Unterricht im Latein, ohne etwas davon verstehen zu können, und begeben sich dann so vorbereitet an das Studium der undurchdringlichen Tiefen der Metaphysik und dergleichen. Welche Resultate ein solches Studium hervorbringen, welche Doctoren und Rechtsanwälte dadurch gebildet werden, und welch ein Schaden hieraus der Nation erwachsen muss, sei leicht einzusehen.«

Digitized by Google

Die Maßnahmen, welche auf eine gründliche Besserung solcher Zustände an der Universität von Cordoba mit Erfolg zu schreiten bestimmt waren, datiren wie es scheint erst aus einer vergleichsweise sehr nahen Zeit; denn noch im Jahre 1870 schreibt Wappäus, dass man trotz des erwähnten geharnischten Berichtes der staatlichen Commission, „welchen die Regierung mit allem Interesse zur Kenntnis genommen hatte", noch nichts von einer Besserung der Verhältnisse der Universität Cordoba gehört habe.

Wenige Daten werden aber genügen, um darzuthun, dass sehr vieles zur Besserung der Verhältnisse seither geschehen ist. Während zu der früher angegebenen Zeit an der Universität von Cordoba nur sechs Lehrstühle bestanden (für Theologie; für Natur- und öffentliches, internationales und constitutionelles Recht und Nationalökonomie; für Elementarmathematik und allgemeine Physik, dann für Logik, Metaphysik und Ethik), wirken gegenwärtig 26 Professoren daselbst; die Universität umfasst die juridische, medicinische und physikalisch-mathematische Facultät, und der Staat leistet für die Universität finanziell weit mehr als das zehnfache der kärglichen Subvention früherer Zeiten.

Ein provisorisches Statut vom 26. Jänner 1883 ist über die Organisation der Universitäten erlassen worden; dasselbe ist nach dem Muster der in Europa zumeist in Kraft stehenden Universitätsstatute verfasst, und hat gleichmäßige Anwendung auf die Universität von Cordoba wie auf jene der Bundeshauptstadt zu finden.

Diese letztere Universität ist im Gegensatze zu jener von Cordoba eine Schöpfung der neueren Zeit.

Ihre Gründung wurde von dem Nationalcongresse im Jahre 1819 beschlossen und die Hochschule unter der Präsidentschaft des Martin Rodriguez am 12. August 1821 feierlich eröffnet. Den pompösen Edicten und Decreten, mit welchen diese Universität ins Leben gerufen worden war, scheint aber anfänglich die finanzielle Unterstützung wenig entsprochen zu haben, welche der Staat der jungen Anstalt angedeihen lassen konnte. Wir finden, dass vier Jahre nach der Eröffnung der Universität von Buenos-Ayres, nämlich im Jahre 1825, das für Lehrzwecke im allgemeinen ausgeworfene Budget des Staates Buenos-Ayres die Summe von 61 046 Pesos betrug, von welcher Summe aber 35 000 Pesos dem Volksschulunterrichte zugewendet waren; die für die Universität restirende Summe muss umsomehr als eine sehr geringfügige angesehen werden, als von ihr noch der Theilbetrag von 4500 Pesos ausdrücklich für die Zwecke des Vorbereitungsunterrichtes bestimmt war. Gegenwärtig kann man der Regierung den Vorwurf gewiss nicht mehr machen, dass für die Zwecke der beiden Universitäten mit den erforderlichen Geldmitteln gegeizt würde. Die Gehalte der beiden Rectoren betragen 450 und 300 Pesos monatlich; von den Professoren beziehen 9 monatlich 207, 47 monatlich 155, 25 monatlich 130, 1 monatlich 88 Pesos; die Ausgaben für das administrative und Dienstpersonal der beiden Anstalten betragen 42 732 Pesos im Jahre; die Bibliotheken erscheinen mit zusammen 4800 Pesos jährlich dotirt, welch letzteres im Verhältnisse zu den übrigen Ausgabspositionen allerdings nicht eben sehr reichlich zu nennen ist.

Die eigenen Einkünfte der Universitäten sind sehr geringe, da die Taxen, Collegiengelder u. s. w. sehr niedrig bemessen sind. Man kann daher sagen, dass die Auslagen für den Universitätsunterricht in Argentinien beinahe zur Gänze vom Staate getragen werden. Die Höhe dieser Ausgaben

wird erst in das rechte Licht gerückt, wenn man die nicht allzuhohe Frequenz dieser Hochschulen in Betracht zieht. In Bezug dieser wichtigen Angabe fehlt es leider für einen mehr als zwanzigjährigen Zeitraum an jeder auch nur einigermaßen verlässlichen Statistik. Das von uns bei dieser Besprechung zur Grundlage genommene Werk F. Latzinas enthält zwar eine Tabelle, welche die Inscriptionen für den Zeitraum von 1862 bis 1873 an der Universität von Buenos-Ayres wiedergibt, doch ist diese leider nach Lehrgegenständen und nicht nach der Anzahl von Studirenden der einzelnen Facultäten angelegt; jeder einzelne Universitätshörer kommt also in den Aufstellungen dieser Tabelle so oftmals vor, als er für verschiedene Gegenstände als Hörer immatriculirt war. Die resultirenden Gesammtzahlen sind daher viel zu hohe. Immerhin lässt sich aber auch aus diesen Zahlen der Schluss auf eine steigende Frequenz der Universität mit Sicherheit ziehen; denn die Gesammtsumme der Inscriptionen aller Studirenden für alle Gegenstände des Vortrages ist nach den gedachten Angaben im angegebenen Zeitraume von 578 stetig bis 2167 gestiegen.

Von der Universität von Cordoba hingegen liegen präcisere Angaben vor, welche darthun, dass an dieser Hochschule von 1864 bis 1873 die Frequenz von 126 auf 101 Studirende gesunken ist. Vom letzterwähnten Jahre bis zum Jahre 1883 hat sich diese Frequenzziffer nur auf 147 gehoben. Offenbar ist die Universität der Bundeshauptstadt diejenige, welche mehr zu bieten imstande ist, und daher eine größere Anziehungskraft auf die studirende Jugend ausübt; dieselbe wurde im Jahre 1883 von 619 Studirenden der drei Facultäten besucht. Davon entfielen auf die juridische 181, auf die medicinische 342, auf die physikalisch-mathematische 96 Studirende. In derselben Reihenfolge entfielen in Cordoba auf die drei Facultäten 80, 56 und 11 Studirende.

Mit der medicinischen Facultät von Buenos-Ayres sowohl, als mit jener von Cordoba sind übrigens auch mehrere niedrigere Curse für Pharmaceutik, Geburtshilfe, Zahnheilkunde u. s. w. verbunden; an der physikalisch-mathematischen Facultät beider Universitäten gibt es wieder specielle naturwissenschaftliche Curse, an welchen das Studium auf die drei Zweige der Naturgeschichte und Chemie beschränkt ist, u. s. w. Die Hörer dieser Specialcurse sind unter die früher angegebenen Zahlen der regelrecht immatriculirten Studirenden nicht einbezogen.

Die Lehrgegenstände an den juridischen und an den medicinischen Facultäten der argentinischen Universitäten entfernen sich naturgemäß nicht allzusehr von jenen, welche an den analogen Facultäten europäischer Universitäten vorgetragen werden; wohl aber ist dies an der dritten Facultät der Fall, welche die philosophische Facultät der europäischen Universitäten vertritt. Es gelangen nämlich an diesen »mathematisch-physikalischen« Facultäten nur die nachfolgenden Gegenstände zum Vortrage: Einleitung in die höhere Algebra; ebene und sphärische Trigonometrie; höhere Algebra und analytische Geometrie; Integral- und Differentialrechnung; Topographie und Geodäsie; reine und angewandte Mechanik; experimentelle und angewendete Physik; descriptive Geometrie; Hoch- und Wasserbaukunst; Linearzeichnen; organische, anorganische und analytische Chemie; Zoologie, Mineralogie, Botanik und Geologie, endlich Architektur. Wir sehen also, dass diese dritte Facultät auch etwas von unseren technischen Hochschulen und selbst von den Kunst-

akademien an sich hat, die rein philosophischen nnd historischen Fächer aber ausschließt.

Es ist gewiss bemerkenswert und steht im Einklange mit den Verhältnissen des Landes, in dem noch so Vieles zn schaffen ist, dass die Universitäten sich anf das Dociren jener Wissenschaften beschränken, welche zu den verschiedenen unentbehrlichen, praktischen Bernfszweigen vorbereiten; selbst unter den exacten Wissenschaften vermissen wir solche, welche, wie z. B. die astronomischen Fächer, erst indirect berufen sind, allgemeinen und täglichen Bedürfnissen zu genügen. Die zahlreichen Zweige jener reinen Wissenschaften, die an europäischen Universitäten die Hanptstätten ihrer Pflege finden, ohne mit eigentlichen praktischen Thätigkeiten in Beziehungen zu stehen, fehlen in dem Verzeichnisse der Lehrgegenstände gänzlich, welche an den argentinischen Universitäten znm Vortrage gelangen. So z. B. Philosophie und die gesammten historischen und linguistischen Fächer. Besonders auffallend ist gewiss die totale Vernachlässigung der Geschichte; selbst an der juridischen Facnltät wird — wenigstens soweit man dies aus dem Verzeichnisse der Vortragsgegenstände beurtheilen kann — die historische Grundlage gänzlich in den Hintergrund gerückt; anch hier findet sich keine Lehrkanzel für Weltgeschichte, oder wenigstens für die Geschichte des eigenen Landes und seiner Institutionen.

In diesen Thatsachen liegt aber zugleich ein günstiges Zeugnis für den gesunden Sinn, welcher die Legislative und die Regierung bei der Organisation der Universitäten geleitet hat; vor allem wollte man eben dem praktischen Bedürfnisse des Landes genügen nnd man hat sich enthalten, der Versuchung nachzugeben, an den Universitäten Lehrkanzeln mit prunkvollen Namen zu systemisiren, die man wahrscheinlich nicht hätte ohne unverhältnismäßige Opfer besetzen können, oder die man nach kurzer Zeit ans Maugel an Hörern hätte wieder auflassen müssen. Bekannt ist übrigens, dass zahlreiche Jünglinge aus Argentinien zum Zwecke höherer wissenschaftlicher Ansbildnng eine Reihe von Jahren an europäischen Universitäten stndiren; die weltberühmte Wiener medicinische Facultät z. B. hat alljährlich eine Anzahl Hörer ans Argentinien zn immatriculiren; ja, der argentinische Consnl zu Budapest, Herr Schnabel, steht nicht an, die Ansicht auszusprechen, dass zumeist dnrch diese jungen Leute in Argentinien richtigere Begriffe über unser Vaterland verbreitet worden sind, als früher solche dort geherrscht haben. Es kann wohl keinem Zweifel nnterliegen, dass mit der fortschreitenden allgemeinen Cultur Argentiniens auch dieses von einer sehr begabten Bevölkerung bewohnte Land eine Stätte werden wird, anf welcher die Pflege der „Wissenschaft an sich“ ebenso gedeihen wird, wie in anderen Ländern, welche schon jetzt in dieser Richtnng sich in einer glücklicheren Lage befinden.

Den argentinischen Universitäten fehlt, wie wir sehen, gänzlich die theologische Facnltät. Die Heranbildnng von Seelsorgern geschieht nnter ausschließlich geistlicher Leitung in fünf Erziehnngsanstalten, welche den Namen *Seminarios Conciliares* führen nnd ihre Schüler schon im Knabenalter aufnehmen. Anch von diesen Anstalten ist die älteste jene von Cordoba, während die Seminarien von Buenos-Ayres, Paraná, San Juan und Salta erst seit wenigen Jahren bestehen. Diese Seminarien sind Internate, die Schüler zum größten Theile Stipendisten der Regiernng.

Von Specialschulen wollen wir außer den schon erwähnten, mit einigen der Mittelschulen verbundenen Curse, zweier in der Bundeshauptstadt bestehenden Schulen gedenken, welche Kunst- und Gewerbeschulen genannt werden, sich aber der Hauptsache nach als reine Gewerbeschulen darstellen. Auch die neue Hauptstadt der Provinz Buenos-Ayres, La Plata, wird eine Gewerbeschule erhalten.

Wenn wir mit der in Vorstehendem gegebenen Übersicht des argentinischen Schul- und Studienwesens uns vielleicht nach dem berechtigten Urtheile mancher unserer Leser etwas zu lange aufgehalten haben, so mag uns zur Entschuldigung dienen, dass wir der Meinung huldigen, es gebe für ein aufstrebendes Land — und als ein solches glauben wir die argentinische Republik ansehen zu dürfen — kaum einen richtigeren Maßstab der Beurtheilung, als jenen, welchen die Sorgfalt der maßgebenden Factoren für den öffentlichen Unterricht, und die Theilnahme des Publicums an den Schulangelegenheiten an die Hand geben. Wir wollen auch gerne gestehen, dass die vortreffliche, umfangreiche und bis in das kleinste Detail ausgearbeitete Schulstatistik Argentiniens, welche uns in dem stattlichen dreibändigen Werke unseres ehemaligen Schulgenossen und Kameraden Franz Latzina entgegentritt, die naheliegende Versuchung bot, auf das Schulwesen Argentiniens näher einzugehen, jedenfalls näher als uns dies über manche andere Gegenstände möglich war, wo die zur Verfügung stehenden Daten unvollständig, zu sehr veraltet, oder nicht verlässlich genug erschienen.

Mit diesen Worten der Entschuldigung wollen wir aber nicht allein die Besprechung des argentinischen Schulwesens, sondern überhaupt jene der allgemeinen Verhältnisse der argentinischen Bundesrepublik abschließen, und uns nur noch gestatten, in Kürze die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die Hauptstadt des Bundesstaates — Buenos-Ayres — zu lenken.

Wie wir schon mehrfach Gelegenheit hatten, es anzudeuten, ist Buenos-Ayres nicht mehr die Hauptstadt des Staates — der Provinz — gleichen Namens, sondern die selbständige Hauptstadt der ganzen argentinischen Republik. Ein Gesetz vom 21. September 1882 hat diesen Zustand decretirt, den wir, um einen bei uns gemeinverständlichen Ausdruck zu gebrauchen, mit dem Worte »Reichsunmittelbarkeit« bezeichnen würden; die Argentinier drücken diesen Begriff aus, indem sie sagen, die Stadt Buenos-Ayres sei »föderalisirt« worden. Zweifellos ist der Act der Föderalisirung der Stadt Buenos-Ayres eine Maßregel von hoher politischer Tragweite gewesen; denn so wie der Staat Buenos-Ayres stets eine factische aber nichtsdestoweniger sehr bestrittene und oft blutig bekämpfte Hegemonie im Bereiche des ganzen Bundesstaates ausübte — eine Hegemonie, welche der Untergrund des Jahrzehnte währenden Streites um »Bundesstaat oder Staatenbund« war — ebenso nahm die Stadt Buenos-Ayres im Gebiete der gleichnamigen Provinz eine derart hervorragende Stelle ein, dass hier von einer Hegemonie der Stadt über das Land gesprochen werden konnte. Das Ausscheiden der Stadt aus dem Provinzverbande unter gleichzeitiger Verleihung einer ganz selbständigen Stellung an dieselbe kann also als ein Schritt angesehen werden, der gewiss geeignet war, vielen Eifersüchteleien und Parteidifferenzen zum besten der allgemeinen Interessen ein Ende zu bereiten.

Der Staat Buenos-Ayres erhält eine neue Hauptstadt, welche den Namen La Plata führt; diese Stadt liegt ebenfalls an den Ufern des Riesenstromes, und zwar stromabwärts von Buenos-Ayres; sie wird vielleicht in einer nicht

allzu fernen Zeit eine mächtige Concurrentin für Buenos-Ayres werden, besonders soweit die commerzielle Seite ihrer Thätigkeit in Betracht kommt.

Gegenwärtig ist aber die Bundeshauptstadt Buenos-Ayres unbestritten noch in aller und jeder Beziehung das Centrum der argentinischen Bundesrepublik. —

Auch während des kurzen Zeitraumes, welcher seit dem Beginn der Gründung der neuen Stadt La Plata verstrichen ist, hat die rapide Zunahme der Bevölkerung von Buenos-Ayres keine Unterbrechung erlitten. Wir haben schon früher erwähnt, dass gegenüber den 295 000 Einwohnern, welche die Stadt im Jahre 1882 zählte, im Jahre 1887 nahe an 380 000 Einwohner vorhanden waren; ein Verhältnis der Zunahme, welche auf ein äußerst rasches Entwicklungstempo der Stadt schließen lässt.

Die nachstehende Tabelle zeigt, wie die rasche Zunahme der Bevölkerung von Buenos-Ayres erst in der zweiten Hälfte des gegenwärtigen Jahrhunderts einzutreten begann, als eben die politischen Verhältnisse des Landes im allgemeinen anfingen, der Consolidirung entgegenzugehen.

Es betrug die Gesammtbevölkerung der Stadt Buenos-Ayres:

Im Jahre	Einwohner
1580	60
1711	11 220
1770	22 007
1778	24 205
1801	40 000
1810	45 000
1822	55 416
1852	76 000
1855	91 548
1864	140 000
1865	150 000
1869	177 787
1870	186 320
1871	195 262
1872	204 634
1873	214 453
1874	220 000
1875	230 000
1876	200 000
1877	215 000
1878	234 029
1879	257 440
1880	270 708
1881	289 925
1882	315 764
1883	340 375
1884	365 302

Wir bemerken, dass die für das Jahr 1882 hier angegebene Bevölkerungsziffer nicht mit jener übereinstimmt, welche wir — nach einer anderen Quelle — eben früher angegeben haben; letztere liegt zwischen den hier für die Jahre 1881 und 1882 angegebenen Zahlen. Bei einem so rapiden Zuwachse der Bevölkerung mögen wohl die einzelnen Jahresangaben auch sehr davon

Google

beeinflusst sein, für welchen Zeitpunkt des Jahres die Berechnung angestellt worden ist.

Über die Zusammensetzung der Bevölkerung scheint in der Gegenwart nur insoferne eine Statistik geführt zu werden, als man die einwandernden Fremden nach ihren verschiedenen Nationalitäten getrennt zählt; unter den argentinischen Staatsbürgern wird aber, den demokratischen Grundlagen der Staatsverfassung entsprechend, kein Unterschied mehr rücksichtlich der Abstammung gemacht, wie dies in früheren Zeiten wohl der Fall war, soferne man damals eben von einer Statistik überhaupt reden konnte. Die jetzt so lebhafte Einwanderung nach Argentinien führt dem Lande beinahe ausschließlich Angehörige der weißen Race zu; die Zunahme der Bevölkerung der Stadt Buenos-Ayres zumal darf wohl mit ziemlicher Sicherheit der Zunahme der Angehörigen dieser Race zugeschrieben werden. In älteren Zeiten aber war die Zusammensetzung der Bevölkerung der Stadt jener des Landes selbst ähnlicher, in welchem die Angehörigen der reinen weißen Race die Minderheit, hingegen Mischlinge und Farbige die Mehrzahl bildeten und wohl hie und da noch bilden.

Es liegt uns nur aus dem Jahre 1778 eine diesfällige detaillirte Specification der Einwohnerschaft von Buenos-Ayres vor, welche die eben ausgesprochene Ansicht bekräftigt, indem sie die folgenden Verhältnisse angibt:

Weiße beider Geschlechter (damals beinahe ausschließlich Spanier)	15 719
Indianer	544
Mestizen	674
Mulatten	3 153
Neger	4 115
Im ganzen...	24 205 Einwohner.

Die Stadt Buenos-Ayres ist an dem rechten Ufer des La Plata erbaut. Sie bedeckte im Jahre 1882 — nach Latzina — einen Flächenraum von 4540 *ha* und besteht infolge der vollkommen regelmäßigen Anlage ihrer sich unter rechten Winkeln schneidenden Straßen aus lauter gleich großen quadratischen Häuserblöcken. Durch 25 Straßen, die von Süd nach Nord, und durch 31 Straßen, die von Osten nach Westen verlaufen, werden 1602 solcher Häuserblöcke gebildet. Die Quadratseite jedes solchen Häuserblockes misst 150 spanische Varras, eine Varra gleich 0,83 *m*.

Es ist leicht einzusehen, dass durch eine so überaus regelmäßige Anlage der Stadt jeder malerische Eindruck im voraus zunichte gemacht ist, den die Gebäude auf den Beschauer hervorbringen könnten; dazu kommt noch, dass die Straßen im allgemeinen ziemlich schmal angelegt sind, selten über 40′ Breite haben und daher die ohnehin nicht sehr zahlreichen Gebäude, die in einem monumentalen oder künstlerischen Stile erbaut sind, viel von der Wirkung einbüßen, die sie hervorbringen könnten, wenn es eben möglich wäre, einen etwas entfernteren Standpunkt zu ihrer Betrachtung zu gewinnen. Nur vom Strome aus ist es möglich, ein umfassenderes Bild mit einemmale ins Auge zu fassen; in der That ist aber auch hier ein großer Theil jener Gebäude vereinigt, an deren Ausführung auch künstlerische Sorgfalt gewendet worden ist, und die nicht allein dazu bestehen, um praktischen Bedürfnissen zu genügen. In der Mitte der Stromfront, unmittelbar an das Flussufer

reichend, liegt der im anmuthigen Villenstile erbaute Complex der Eisenbahncentralstation, der mit seinen Schweizergiebeln und Holzschnitzereien den Fremden beim ersten Anblicke auf alles andere eher rathen lässt, als auf den Centralpunkt einer modernen Verkehrsanstalt; weder die prunkvolle palastartige Ausführung, wie man sie in Europa, noch die übernüchterne Bauart, wie man sie in Amerika bei Bahnhöfen anzuwenden pflegt, ist dieser anmuthigen Häusergruppe eigen. In nächster Nähe befindet sich, ebenfalls ganz nahe dem Stromufer, das mächtige Zollhaus; in der weiter landwärts gelegenen, aber vom Strome aus noch zunächst in die Augen springenden Partie umschließt eine Reihe von kunstvollen Renaissancebauten die beiden großartigen Plätze Victoria und *25 de Mayo*. Diese ebenso schön gegliederten, in ihren einzelnen Theilen anmuthig ausgeführten, als durch die Massenwirkung imponirenden Gebäude sind der Regierungspalast, das Congressgebäude — Parlamentshaus — der Palast der Municipalität, das Post- und Telegraphengebäude, die große Oper — das schönste der acht Theater von Buenos-Ayres — endlich der Dom, welcher an die weltberühmte Madeleine-Kirche in Paris erinnert und die imposanteste der zahlreichen Kirchen der Stadt ist. Die Vereinigung dieser stolzen Bauwerke in der unmittelbaren Nähe des mächtigen Stromes bietet dem Beschauer ein so imponirendes Bild, dass man darüber leicht geneigt wird, sich mit der durch die früher erwähnten Ursachen bedingten, vergleichsweisen Unansehnlichkeit der großen weitläufigen Stadt zu versöhnen. Es fehlt wohl auch in den anderen Theilen der Stadt nicht an öffentlichen und privaten Bauten, welche zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt gerechnet werden können, so die Museen, die Universität u. a; aber sie liegen zumeist in nüchterner Umgebung.

Schon in der nächsten Nähe der eben erwähnten Palastgruppen des Victoria- und 25. Mai-Platzes findet man Straßen, welche aus endlos aneinander gereihten Warenhäusern, Depôts, Magazinen aller Art bestehen; beim Betreten dieser Straßen und dem Anblicke des geschäftigen Treibens, welches in denselben herrscht, drängt sich dem Besucher sofort der unmittelbare Eindruck auf, dass er sich in einer mächtigen Handelsstadt befindet; hier sind eben die eigentlichen Niederlassungen des Handels, die Heimstätten der Arbeit; hier herrscht der kräftige Pulsschlag einer Handelsmetropole.

In diesen Straßen ordnet sich naturgemäß der Baustil mehr als anderswo dem Zwecke unter, welchem die Häuser dienen. »Die Häuser blicken mit einfachen Façaden, die dem Tone eines kaufmännischen Buchauszuges gleichen, auf die Straße hinab«, schreibt Consul Schnabel, »und in ihrem Inneren herrscht kein anderer Comfort als jener, den die todte Ware verlangt.« Hier sieht man tiefe Hofräume, in welchen tausende von Kisten und Ballen aufgeschichtet werden, weitläufige Hallen, die vom Boden bis zur Decke mit Waren vollgepfropft sind.

Die Hauptstraße der Stadt, welche von der Mitte zwischen der Eisenbahn-Centralstation und dem Zollhause ausgehend, an den Plätzen Victoria und 25. Mai vorüberziehend die ganze Stadt in zwei Hälften theilt, indem sie dieselbe von Osten nach Westen senkrecht auf das Stromufer durchzieht, ist die Via Rivadivia, nach dem ersten Präsidenten der südamerikanischen Conföderation so genannt. In dieser mächtigen Straße und in den anliegenden Parallelstraßen und den sie durchschneidenden Quergassen haben der große Warenhandel von Buenos-Ayres, sowie die demselben dienstbaren Institute zumeist ihren Sitz; der Luxus und das vornehme Leben aber sind der Haupt-

sache nach um die Calle Florida, eine zum Stromufer in der nördlichen Hälfte der Stadt parallel laufende Straße, gruppirt. In dieser Beziehung kann man die Calle Florida, die ihr zunächst parallele Calle San Martin, und die beide Straßen durchschneidende Calle Victoria die Herzkammern der Stadt nennen. Die letztere ist zugleich das Bankviertel, die Geldstraße der Metropole. Auch die Börse befindet sich hier.

Eine lebendige Schilderung des Treibens in der Calle Florida finden wir in Consul Schnabels lesenswertem Buche über »Land und Leute am silbernen Strome«:

»Der Mittelpunkt der Stadt ist und bleibt die Calle Florida. Es ist schwer zu sagen, worin eigentlich der Parfum des eleganten Quartiers besteht, das in dieser Straße seinen höchsten Triumph feiert. Die äußere Schönheit thut es nicht, denn schön nach Pariser oder Berliner Begriffen ist nun einmal die Florida nicht; und doch hat sie etwas vom Boulevard des Italiens, etwas vom römischen Corso, und noch vieles, was mit nichts anderem verglichen werden kann.

Alles, was Buenos-Ayres an Reichthum, Schönheit und Bedeutung besitzt, flutet hier zusammen und wogt den ganzen Tag über bis in die Nacht durcheinander. Einem eigenthümlichen Gesetze folgend, das man das Gesetz der socialen Gravitation nennen könnte, drängt alles auf diesen bevorzugten Punkt hin. Der Kaufmann, der Arzt, der Advocat, den sein Missgeschick in einen entfernten Rayon verbannt hat, blickt mit sehnsuchtsvollem Neid herüber; der Parvenü erachtet seine Schätze für eine leblose und nutzlose Masse, solange er nicht die Florida oder die Victoria seine Residenz nennen kann. Die Mietzinse, an und für sich schon theuer, steigen hier zu einer enormen Höhe. Der Luxus hat hier seine kostbarsten Tempel. Von den 4000 Industriewarenläden der Stadt finden sich in diesem Bezirke die elegantesten, nämlich die Moden-, Galanterie- und Juweliergeschäfte, deren jedes einzelne einen ungeheueren Wert repräsentirt. Weiters befinden sich hier elegante Restaurants und die mit überschwänglichem Luxus ausgestatteten Conditoreien. Nirgends in der Welt kann man etwas sehen, was sich dem Luxus an die Seite stellen ließe, welcher von den Conditoreien in Buenos-Ayres entfaltet wird. Sie sind das Rendezvous der eleganten Damenwelt, da es nicht für schicklich angesehen wird, dass Damen Restaurants oder Kaffeehäuser besuchen. Es braucht wohl nicht eigens gesagt zu werden, dass die Conditoreien eben infolge dessen auch von der Herrenwelt umlagert sind...

Das Leben und Treiben in der Florida bietet, wie man sich nach all dem leicht vorstellen kann, ein überaus bewegtes und interessantes Bild. Versteht man es hier, das Kleine im Großen zu beachten, so ist dieses Bild voll der fesselndsten Reize. Man findet sich hier auf dem großen Corso der eleganten Welt, inmitten der prachtvollsten Ausstellung von Frauenschönheit, auf dem Parquet, wo Juwelen und Toiletten in lebendig gewordener Pracht durcheinander rauschen, durcheinander flimmern. Auf dem Fahrwege in der Mitte der Straße rollen die Equipagen mit sinnverwirrendem Getöse vorüber; vor den Kaufläden werden riesige Kisten auf- und abgeladen; mitten auf dem Gehwege thürmt sich manchmal ein Berg von Pariser Roben, Lyoner Seide und Brüsseler Spitzen, und hart daneben machen sich mit echt demokratischer Ungenirtheit kleine Hausirer breit, und verkünden mit brüllender oder gellender Stimme dem staunenden Jahrhundert, dass bei ihnen und nur bei ihnen die besten und billigsten Orangen, Zündhölzchen oder Bratkartoffeln zu haben

sind. Denn es ist ein wesentlicher Unterschied zwischen der Calle Florida und anderen Centren großer Städte — keine aristokratische Exclusivität herrscht hier vor; wirklich das ganze, sowohl das reiche wie auch das ärmere Buenos-Ayres findet sich in der Calle Florida zusammen.«

In diesem eleganten Stadttheile sind die Straßen auch leidlich gut gepflastert und unterscheiden sich hierin sehr zum Vortheile vor dem weitaus größten Theile der Straßen der Stadt, die sich in dieser Hinsicht in einem sehr schlechten Zustande befinden. Nur die nicht immer genügend breiten Trottoirs sind für Fußgänger benützbar; diese Trottoirs aber haben die Eigenthümlichkeit, dass sie durchaus ansehnlich — oft bis zu 2 *m* — über das Niveau der Straße erhöht sind; ein Umstand, der dort sehr lästig wird, wo das Trottoir von vielen Personen zugleich benützt wird, welche alle sich in dem eine emsige Handelsstadt charakterisirenden eiligen Tempo bewegen. Der weiche, lehmige Grund, auf dem die ganze Stadt angelegt ist, macht eben eine Erhaltung der Straßen, wie man sie in anderen Großstädten anzutreffen gewöhnt ist, zu einer wenn nicht unmöglichen, so doch sehr schwierigen und kostspieligen Sache. Auch außerhalb der Stadt sind die Straßen in einem nichts weniger als gut erhaltenen Zustande; Fregattenkapitän Müldner bemerkt, dass selbst die Fahrstraßen nach den wichtigen Punkten Rosario und Bahia Blanca nichts anderes sind als ausgefahrene Feldraine. Viele Landstraßen sind Privateigenthum; die Eigenthümer verfehlen zwar nicht, die ihnen aus diesem Eigenthumsrechte, vielleicht manchmal Pachtrechte, zustehenden Mauten einheben zu lassen, aber sie sind viel weniger eifrig darauf bedacht, die nöthigen Erhaltungs- und Herstellungsarbeiten machen zu lassen.

In der Stadt wird dem Bedürfnisse nach raschem Verkehre durch ein ausgedehntes Netz von Pferdebahnen in ausreichender Weise genügt. Dieses Verkehrsmittel wird in Buenos-Ayres allgemein benützt; fünf Gesellschaften, wovon zwei englische und drei einheimische, betreiben ein Netz von 152 *km* Ausdehnung; die Fahrpreise sind äußerst niedrig gestellt, die Zahl der verkehrenden Wagen eine sehr große; in jeder Beziehung ist man mit den Leistungen der Tramways sehr zufrieden. Was den Fremden am meisten überrascht, ist das rasende Tempo, in welchem die Tramway hier ihren Dienst versieht. An Schonung des Pferdematerials ist man eben in Argentinien in keiner Weise gewöhnt; derart, dass man es selbst noch nicht gelernt hat, die Pferde der feineren eingeführten Racen etwas besser zu behandeln, so dass auch diese kostspieligeren Thiere vor der Zeit zugrunde gehen. Eine Eigenthümlichkeit des Pferdebahnverkehres in Buenos-Ayres ist es ferners, dass auch Lastwagen auf den Schienen der Tramway befördert werden.

Das große Verkehrsbedürfnis, welches in der weitläufigen Handelsstadt besteht, bringt es mit sich, dass alle Verkehrseinrichtungen überhaupt hier sich in gedeihlicher Weise entwickeln; Post und Telegraph, erstere ganz, letzterer zum größten Theile in Verwaltung des Staates, versehen ihren Dienst in musterhafter Weise; zwei Telephongesellschaften wetteifern miteinander, ihre Drahtnetze in der Stadt sowohl als in den umliegenden Ortschaften immer weiter zu spannen und dessen Maschen immer enger zu ziehen.

Von der bedeutenden Schiffahrtsbewegung haben wir schon Gelegenheit gehabt, in allgemeiner Weise zu sprechen. Wir wollen nun hier die Einzelnheiten folgen lassen, welche Fregattenkapitän Müldner über den Schiffsverkehr von Buenos-Ayres berichtet. Vor allem seien die regelmäßig verkehrenden Postdampferlinien erwähnt.

1. Der **Norddeutsche Lloyd** sendet monatlich zwei Dampfer von Bremen über Antwerpen; Rückseise über Brasilien und Spanien.

2. Die der **Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft** angehörenden Dampfer verlassen am 1. und 15. jeden Monats Hamburg und gehen via Madeira und Buenos-Ayres nach Rosario. Die Rückreise findet über Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Lissabon, und zwar jeden 9. und 24. des Monats statt.

3. Die norddeutsche Gesellschaft „Kosmos" sendet monatlich einen Dampfer.

4. Die Schiffahrtsfirma Lamport & Holt sendet ihre Schiffe von Liverpool nach Buenos-Ayres; 10—12 dieser Dampfer machen monatlich diese Fahrt, welche über Antwerpen gerichtet und unter belgischer Flagge zurückgelegt wird, wenn das betreffende Schiff von der belgischen Regierung für Zwecke der Post gechartert ist. Die Rückfahrten finden theilweise über Brasilien statt.

5. *Royal-Mail Steam Packet-Company;* monatlich zwei Dampfer von Southampton via Brasilien.

6. *Messageries Maritimes* von Bordeaux aus via Dakkar und Brasilien; mit zwei Dampfern monatlich; Rückreise über Brasilien.

7. *Chargeurs Réunis* sendet monatlich drei Dampfer von Hâvre aus, welche auf der Rückreise Brasilien, Bordeaux, Hâvre und Dünkirchen berühren.

8. *Société générale de Transports Maritimes* von Marseille aus mit einem Dampfer monatlich; bei der Rückreise wird Brasilien, Barcellona, Marseille, Genua und Neapel angelaufen.

9. Die Allan-Linie, von Glasgow aus über Antwerpen, Hâvre, Dünkirchen direct nach dem La Plata.

10. Die italienische Gesellschaft *La Veloce* sendet monatlich zwei ihrer großen Dampfer Europa, Italia, Matteo Bruzzo und Regina Margherita von Genua direct nach dem La Plata; die Rückreise findet über Genua nach Neapel statt.

11. Die *Società di Navigazione Generale Italiana*, d. i. die ehemalige vereinigte Gesellschaft Florio und Rubattino, verbindet Neapel, Genua und Barcelona direct mit dem La Plata, ohne Berührung von brasilianischen Häfen.

12. Die *Società Anonima* der Firma Lavarello & Comp., sendet monatlich zwei Dampfer von Genua. —

Alle diese Dampfschiffahrtsgesellschaften sind in Buenos-Ayres durch Agenten vertreten. —

Die hier aufgezählten Dampferlinien, welche einen regelmäßigen Verkehr zwischen Europa und dem La Plata unterhalten, tragen allerdings einen guten Theil zu dem Verkehre bei, der auf der Rhede von Buenos-Ayres herrscht; aber die regelmäßigen Dampfer sind nur ein vergleichsweise kleiner Theil der Schiffe, welche diese Rhede überhaupt besuchen. Man vergleiche nur, um einen diesfälligen Überblick zu gewinnen, die nachfolgenden Zahlen, welche den Gesammtverkehr der Schiffahrt in den argentinischen Häfen (wovon 59% auf Buenos-Ayres entfielen), für das Jahr 1882 geben.

In diesem Jahre waren 3031 Segelschiffe mit einem Gesammtgehalte von 423 127 *t* eingelaufen, und 2023 solcher Schiffe mit einem Gesammtgehalte von 367 925 *t* ausgelaufen. Weit überwogen wird diese Segelschiffahrt,

welche hier wie überall von der Dampfschiffahrt zurückgedrängt wird, durch den Gesammttonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Dampfschiffe aller Flaggen; es waren nämlich 3040 Dampfer mit 1 104 927 *t* ein- und 2742 Dampfer mit 1 080 214 *t* ausgelaufen.

Ein sehr großer Theil der unregelmäßig verkehrenden Dampfer wird für die Verfrachtung des conservirten und gefrorenen Rind- und Hammelfleisches in Anspruch genommen, welches Product beinahe ausschließlich nach England verschifft wird. Eine eigene Dampferlinie, die Houlder-Line, ist Eigenthum der *River Plata Fresh-Meat Company* und widmet ihre vier Dampfer von 1300—1500 *t* Gehalt ausschließlich der Verfrachtung der genannten Ware zwischen Buenos-Ayres, San Nicolas und Rosario einerseits und London andererseits. In dem früher genannten Jahre ließ die Lamport- und Holt-Gesellschaft außer den regelmäßigen Postdampfern noch 45 Dampfer, die Houston-Line 12 Dampfer von 1600—2900 *t* für das erwähnte Frachtgeschäft Buenos-Ayres anlaufen. So bedeutende Bewegungen in einem einzigen der Zweige jener Handelsthätigkeit von Buenos-Ayres, welche von der Schiffahrt abhängig ist, vermögen es, einen Begriff von der lebhaften Schiffsbewegung zu geben, welche auf der Rhede der großen Handelsstadt herrscht.

Dabei ist es aber noch immer nicht die Hochseeschiffahrt allein, welche der Bewegung auf der Rhede ihr Gepräge aufdrückt, oder auf welche sich das Leben derselben beschränken würde; Buenos-Ayres ist im Gegentheile der Knoten- und Ausgangspunkt einer sehr bedeutenden Küsten- und Flussschiffahrt. Von dem Umfange der Küstenschiffahrt gibt uns Fregattenkapitän Müldner einen Begriff, indem er anführt, dass im Jahre 1885 die Gesammtzahl der eingelaufenen Fahrzeuge großer Cabotage nicht weniger als 21 726 mit 1 829 933 *t*, die Zahl der ausgelaufenen der großen Cabotage angehörenden Fahrzeuge aber 22 207 mit 1 798 871 *t* gewesen ist.

Die Binnen- oder Flussschiffahrt beschränkt sich zum größten Theile auf die Flüsse La Plata, Uruguay und Paraná; sie vertheilt sich auf die Häfen von Buenos-Ayres und Campana mit 24, Rosario mit 17, San Nicolas mit 13%, während der Rest der Bewegung dieser Schiffahrt sich auf die kleineren Flusshäfen und die anderen Flüsse des Landes zersplittert. Die Flussschiffahrt wird zur größeren Hälfte von Fahrzeugen der nationalen Flagge ausgeübt; 57% werden als der diesfällige Antheil angegeben, während auf die englische Flagge auch hier ein namhafter Antheil mit 24% entfällt; der Rest vertheilt sich auf die anderen Flaggen. Das schwimmende Material, welches zur Flussschiffahrt in Verwendung kommt, wird mit 46 Dampfern und 2499 Segelfahrzeugen beziffert. Es bestehen auch Dampfschiffahrtsgesellschaften, deren Schiffe regelmäßige Fahrten auf den Flüssen unternehmen; sie sind fünf an der Zahl, und zwar:

1. Die »Empresa Mensajerias Fluviales«, eine argentinische Gesellschaft, welche 21 Schiffe von 30—300 *t* besitzt.

2. Die französische Gesellschaft »La Platense« mit 8 großen und 6 kleinen Dampfern.

3. Die »Compania Nacional de Navegacion a Vapor Lloyd Argentino« mit 12 Dampfern.

4. Die Dampferunternehmung der Gesellschaft »Ferro Carril de Buenos-Ayres a Campana« mit 2 Dampfern und endlich

5. Die »Companhia de Navigação a Vapor Nacional Brazileira«.

Unregelmäßige Dampferverbindungen auf den Flüssen werden von mehreren Unternehmungen ebenfalls unterhalten; so u. a. von zwei Dampfern der Firma Mihanovich, welche hauptsächlich den Transport nach Paraguay besorgen.

Die übrige Flusschiffahrt liegt zum Theile in den Händen kleinerer Gesellschaften, zum Theile in jenen von Privatfirmen, oder sie wird von den Eigenthümern der Fahrzeuge selbst ausgeübt. —

Für die Bedürfnisse der regen Schiffahrt, welche durch den großartigen Handel von Buenos-Ayres nach dieser Stadt gelenkt wird, ist in genügender Weise gesorgt. Als das nächstliegende dieser Bedürfnisse darf angesichts der seichten Beschaffenheit des Stromes, wegen welcher auch nur einigermaßen größere Schiffe gezwungen sind in sehr bedeutender Entfernung von der Stadt zu ankern, das Material bezeichnet werden, welches zum Löschen und Laden, überhaupt zur Communication der Schiffe mit dem weit entfernten Lande in Verwendung zu treten hat. Dieses Material ist reichhaltig und von guter Beschaffenheit; eine große Anzahl von Lastbooten, *paile-boats* genannt, steht zur Verfügung. Diese Lastbarken sind zwar zum Theile Eigenthum von privaten Firmen und Gesellschaften, aber ein großer Theil von ihnen gehört dem staatlichen Finanzärar, welches dieselben gegen Entgelt zur Verfügung stellt. Diesen Lastbooten kommt die Aufgabe zu, die Frachten zwischen den Zollhäusern und den auf der Außenrhede liegenden Schiffen zu befördern; zwei Firmen: C. Mihanovich und die Gesellschaft Cimolo besitzen je 17 und 7 Schlepptender, welche dazu bestimmt sind, dieses langwierige Geschäft zu beschleunigen; eine sehr große Zahl von Dampfbarkassen ist für den Personenverkehr thätig. So lästig und zugleich vertheuernd für den Warenverkehr die ungünstigen Verhältnisse der Rhede von Buenos-Ayres auch sind, so ist doch, wie man sieht, andererseits dafür gesorgt, dass wenigstens soviel als nur immer thunlich jeder Zeitverlust bei den Operationen des Ladens und Löschens vermieden werde.

Sowie das Bestreben, das Schiff möglichst schnell auszuladen, von dem Wunsche eingegeben ist, das Schiff möglichst bald wieder zum Gebrauche bereit zu haben, so ist es auch eines der naheliegendsten Bedürfnisse der Schiffahrt, die etwa nöthigen Reparaturen ohne großen Zeitverlust vornehmen lassen zu können. Für diesen Zweck besitzt Buenos-Ayres mehrere Etablissements; aber es können in denselben im allgemeinen nur weniger umfangreiche Arbeiten vorgenommen werden, und namentlich ist es nicht thunlich, Reparaturen an dem lebenden Werke auszuführen, da Buenos-Ayres keinen Dock besitzt. Der Grund, auf welchem die Stadt steht, ist derart weich und schlammig, dass man es nicht wagen könnte, den Quaderbau eines Docks auf denselben zu fundiren, ohne mit Sicherheit annehmen zu müssen, dass der Bau in kürzester Zeit Deformationen unterliegen würde, die seinen Gebrauch in Frage stellen müssten. Schiffe, die es nöthig haben, Reparaturen unter Wasser vorzunehmen, müssen also für diesen Zweck die Trockendocks des benachbarten Montevideo aufsuchen.

Wenn es sich um Ausbesserungen handelt, die nicht absolut die Benützung eines Docks voraussetzen, so findet man in den vielfachen Verzweigungen und Armen des Paraná und des Tigré leicht bequeme Vertaüngsplätze, in welchen das reparaturbedürftige Schiff für die Dauer der Arbeiten vollkommen sicher vor jedem Wind und Wetter vierkant vertaüt liegen kann,

so dass es auch anstandslos vollständig klar Raum machen, und nöthigenfalls auf die Seite gelegt werden kann.

Für die Unterbringung der gelöschten Ladungen stehen in Buenos-Ayres außer den großen Räumen des Zollhauses noch reichlich private Magazine und auch Hulks zur Verfügung.

Die Anzahl der vorhandenen Kohlenmagazine und der stets am Platze befindliche große Vorrath an Steinkohle, entsprechen vollständig dem riesigen Bedarfe des bedeutenden Dampferverkehres. Die Kohle wird durchwegs von Cardiff eingeführt. Man findet Kohlen bei den Bahnverwaltungen, bei den Gasfabriken, den industriellen Etablissements, bei der Agentur des Lloyd Argentino immer in ausreichenden Mengen vor; am besten aber decken Schiffe ihren Vorrath bei den Firmen Drysdale, Corti and Rivain und in den Succursalen zu Barracas; die schon mehrfach erwähnte Firma Mihanovich besitzt ebenfalls stets einen großen Vorrath an Kohle für den eigenen Bedarf ihrer Schiffe sowohl als zum Verkaufe. Der Preis einer Tonne Kohle aus der Grube Corys Merthyr zu Cardiff stellte sich zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS mit 40 sh.

Was die Ergänzung des Proviantes anbetrifft, sind Schiffe sowohl direct als durch die Dienste von Schiffsmaklern stets in der Lage, nach Qualität und Preisen die befriedigendsten Einkäufe zu machen. Besonders günstig gestaltet sich der Einkauf von lebendem Schlachtvieh und von Fleischconserven. Die frischen Lebensmittel für den täglichen Gebrauch sind auf den acht großen, unter amtlicher Controle stehenden Märkten von Buenos-Ayres mit Leichtigkeit in guter Qualität zu beschaffen.

Die nachfolgende Preistabelle, in welcher der Commandant des ALBATROS die in Buenos-Ayres vorgefundenen Platzpreise mit jenen unseres Centralhafens in Vergleich bringt, thun übrigens dar, dass im allgemeinen von einer besonderen Billigkeit der Lebensmittel in Buenos-Ayres doch nicht die Rede sein kann.

Man hatte zu bezahlen für:

	In Buenos-Ayres	Preis in Pola
1 *kg* frisches Fleisch....	fl. —,18	fl. —,56
1 „ frisches Brot	„ —,18	„ —,17½
1 „ Zwieback	„ —,32	„ —,25½
1 „ Salzfleisch	„ —,52	„ —,46
1 „ Reis.............	„ —,34	„ —,19¾
1 „ Mehlspeise........	„ —,34	„ —,26½
1 „ Bohnen	„ —,20	„ —,12
1 „ Erbsen...........	„ —,19	„ —,19
1 „ Salz	„ —,07	„ —,10
1 „ Eidamer Käse	„ 2,09	„ —,82
1 „ Cacao............	„ 2,62	„ 1,50
1 „ Zucker	„ —,66	„ —,36
1 „ Kaffee	„ 1,31	„ 1,15
1 *l* Essig	„ —,45	„ —,07
1 „ Rum.............	„ 1,17	„ —,52
1 „ Wein	„ —,65	„ —,15

Die Bezahlung geschieht in dem landesüblichen Papiergelde.

Ein wichtiges Bedürfnis der Schiffahrt ist endlich jenes, die in der Bemannung etwa eingetretenen Lücken ausfüllen zu können. Der Bemannungs-

stand eines Handelsschiffes ist in der Regel so knapp hemessen, dass selhst das Fehlen eines einzigen Mannes oder einiger weniger Lente eine empfindliche Schädigung des Dienstes mit sich hringt; kleinere Schiffe werden durch das Fehlen einiger Lente an ihrer Bemannung mitunter geradezu der Möglichkeit beranht, wieder in See gehen zu können. In allen großen Seehäfen, die eine lehhafte Schiffshewegnng aufznweisen hahen, ist es demnach ein sehr lohnendes Geschäft, den Kapitänen, welche Matrosen, Heizer n. s. w. hranchen, solche Leute zuzuführen. Um nnn solche Lente „auf dem Lager“ zu hahen, werden auch die unlautersten Mittel nicht verschmäht, die zur Erholung ans Land kommenden Schiffsleute zur Desertion zn verleiten. Buenos-Ayres gehört zn den Hafenstädten, welche in dem Rnfe stehen, dass hier die Verleitung znr Desertion in geradezn schwnnghafter Weise hetriehen wird. Fregattenkapitän Müldner hat dieser Sache einen eigenen Bericht gewidmet, dem wir das Folgende entnehmen wollen.

Die vornehmlichsten Ursachen der im La Plata-Gehiete, inshesondere in Bnenos-Ayres vorkommenden Desertionen von Mannschaften österreichisch-nngarischer Handelsschiffe — schreiht der genannte Schiffscommandant — sind die Verlockungen, denen die Matrosen von Seite gewissenloser Agenten ansgesetzt sind. Es sind dies meistens Inhaber von Kneipen nnd Einkehrhäusern, welche sich aus allen Nationen recrutiren, als wahre Seelenverkäufer jedes einlaufende Handelsschiff heimsnchen und es verstehen, die Mannschaften nnter allerlei Vorspiegelungen nnd Versprechnngen znr Desertion zu verleiten oder wenigstens sie mit ihrem Dienste unzufrieden zn machen, so dass die Leute jede Gelegenheit anfsnchen nnd henützen, nm ihren Dienstvertrag zn lösen.

Der znmeist eingehaltene Vorgang ist der folgende. Sohald der Matrose sich entschlossen hat, nicht mehr an Bord seines Schiffes zurückzukehren, also zu desertiren, wird ihm von Seite des Agenten auf einem in der Nähe gelegenen Gehöfte oder anf einer Anpflanzung eine Bedienstung verschafft. Dort wird der an die Feldarheit nicht gewöhnte, zn derselhen auch meistens gar nicht geschickte Seemann so schlecht hehandelt nnd gezahlt, dass er hald von seinen sangninischen Hoffnnngen zurückkommt und den Agenten neuerdings anfsucht, den er nnn anfleht, ihm eine Einschiffung auf irgend einem Schiffe zu verschaffen. Der Agent nimmt nnn den armen Matrosen in sein Einkehrhaus auf, in welchem er ihm anch solange Credit gewährt, his er die Gelegenheit findet, den Mann einem leutesuchenden Kapitän an Bord zu bringen; nun hahen sowohl Kapitän als der Matrose an den Agenten eine gewisse Gehür zn entrichten, welche mindestens zwei Pesos auf jeder Seite heträgt; meistens mnss der Kapitän die mittlerweile aufgelaufenen Schulden des armen Matrosen vorschnssweise hegleichen. Dieser letztere kann nun durch die harte Arbeit mehrerer Monate seinen knrzen Freiheitstraum ahbüßen.

Welcher Nachtheil einem Handelsschiffe dnrch die Desertion zngefügt wird, ist leicht einzusehen; solange der Deserteur nicht dnrch einen regelrecht geheuerten Mann ersetzt ist, muss der Kapitän die ersterem zufallende Arheit beim Löschen, Laden u. dgl. dnrch thenrere Arbeitskräfte hesorgen lassen, und häufig, wenn viele Leute von ein und demselben Schiffe desertirt sind, hält es schwer, soviele Leute der eigenen Nationalität als Ersatz anzuwerhen, als das Gesetz znr Wahrung der Nationalität des Schiffes vorschreiht.

Digitized by Google

Das Consulat in Buenos-Ayres war in der Lage, dem Commandanten des ALBATROS ein Verzeichnis der Desertionsfälle vorzulegen, welche von unseren nationalen Handelsschiffen zwischen dem Februar 1881 und dem April 1886 vorgekommen sind; dieses Verzeichnis weist 91 Desertionsfälle von im ganzen 37 Schiffen auf; einzelne Fälle sind darunter, in welchen 6 bis 8 Mann von ein und demselben Schiffe desertirten.

Was nun die Mittel zur Abhilfe gegen diese schädlichen Zustände anbetrifft, gibt Fregattenkapitän Müldner der Ansicht Ausdruck, dass es kaum gelingen dürfte, Durchgreifendes zu thun, ohne dazu die Mitwirkung der örtlichen staatlichen Gewalt erreicht zu haben. Dass es sehr schwer halten dürfte, eine solche Mitwirkung in ausreichendem Maße und wirklicher Ausübung zu erlangen, ist aus der Sachlage zu folgern, welche es mit sich bringt, dass man in Argentinien bestrebt sein muss die Einwanderung mit allen Mitteln zu fördern; jeder Ankömmling, auch der, welcher nichts als seine gesunden körperlichen Arbeitskräfte mitbringt, ist willkommen und so wird es voraussichtlich noch auf eine lange Reihe von Jahren hinaus bleiben. Durch die Ausübung strengerer polizeilicher Maßregeln gegen diejenigen, welche ihre Heuercontracte brechen und statt auf ihr Schiff zurückzukehren am Lande bleiben zu wollen erklären, könnten die staatlichen Gewalten sich leicht in einen nicht gut zu lösenden oder zu überbrückenden Widerspruch mit den für das Land so wichtigen Gesetzen stellen, welche zur Förderung der Einwanderung bestehen.

Die Mittel zur Abhilfe müssen also vorerst in anderer Richtung gesucht werden; Fregattenkapitän Müldner weist, wie wir glauben mit vollem Recht, darauf hin, dass einerseits nach dem Stande unserer Gesetzgebung die Strafen ungenügend sind, mit welchen die Desertionen von einem Handelsschiffe bedroht erscheinen, und dass es andererseits nothwendig wäre, dafür zu sorgen, dass die Consulate mehr durch Berufspersonen verwaltet würden, die nicht allein ihre Zeit ausschließlich den Geschäften des Consulates widmen könnten, sondern in der Person ihrer Functionäre auch die genügende Gewähr dafür bieten würden, dass die Verhandlungen in Klagesachen der Bemannungen gegen die Kapitäne und umgekehrt mit der genügenden Kenntnis der Verhältnisse des Seelebens, der Eigenthümlichkeiten unserer Leute insbesondere, jedenfalls aber immer unter Anwendung der von letzteren gesprochenen Landessprachen durchgeführt werden mögen.

Zu kräftigster Unterstützung dieses Theiles der consularischen Wirksamkeit könnte es gewiss nur in günstigster Weise beitragen, wenn — nach französischem Muster — die Desertion von einem Handelsschiffe als Vergehen mit Gefängnisstrafe bedroht, und den Commandanten der in fremden Häfen eben anwesenden nationalen Kriegsschiffe eine Art von disciplinärer Gewalt über die Bemannungen der zu gleicher Zeit gegenwärtigen Handelsschiffe eingeräumt würde. —

Was nun schließlich die natürlichen Verhältnisse des Hafens von Buenos-Ayres anbetrifft — soweit man hier überhaupt den Ausdruck Hafen anwenden kann, da man es nur mit einer vollkommen offenen Partie des Riesenstromes La Plata zu thun hat — so muss anerkannt werden, dass dieselben sehr ungünstige sind. Der La Plata entwickelt eine außerordentlich mächtige Breite, doch ist er überall und ganz besonders in der Nähe von Buenos-Ayres so sehr seicht, dass nur einigermaßen tiefer gehende Schiffe,

wie schon einmal früher angedeutet worden ist, in sehr großer Entfernung von der Stadt zu ankern gezwungen sind.

Eine Art von Aushilfe bietet allerdings der im Süden der Stadt mündende Fluss Riachuelo, welcher, seit seine Einmündung entsprechend vertieft worden ist, für Schiffe mittleren Tiefganges als Anker- und Vertaünngsplatz verwendet wird. Aber die Breite des Riachuelo beträgt nur wenig über 100 *m* und es liegt daher auf der Hand, dass der riesige Schiffsverkehr von Buenos-Ayres die Frage nach Schaffung eines geräumigen Hafenplatzes zu einer dringenden gestaltet hat.

Der argentinische Ingenieur A. Louis Huergo war es, der zuerst auf die Idee kam, die Mündung des Riachuelo in den La Plata so weit zu vertiefen, dass Schiffe von 21′ Tiefgang direct in den Riachuelo einlaufen können; dieser Gedanke fand um so leichter Anklang und die nöthige Unterstützung seitens der maßgehenden Factoren, als gerade an der Mündung des Riachuelo die unter dem Namen La Boca bekannte Schiffervorstadt von Buenos-Ayres liegt, und dort namentlich auch die Flusschiffahrt ihren Ausgangspunkt hat. Die argentinische Regierung begünstigte das Project Huergos in jeder Weise, so dass dort der sogenannte Riachuelo-Hafen, Boca del Riachuelo, entstanden ist. Man kann diese Boca del Riachuelo als den eigentlichen Hafen von Buenos-Ayres bezeichnen; aber nur Schiffe von einem Tiefgange, der 18′ nicht überschreitet, können zu jeder Zeit gefahrlos in denselben einlaufen. Schiffe von einem Tiefgange zwischen 18 und 21′ hingegen müssen der fortgesetzten Verschlammungen des Einlaufscanales wegen, immer einen entsprechend hohen Wasserstand hiezu abwarten.

So Bemerkenswertes A. L. Huergo auch geleistet hat, — schreibt Fregattenkapitän Müldner, — so konnte es Sachverständigen doch nicht auf die Dauer verborgen bleiben, dass der kaum 100 *m* breite Wasserarm des Riachuelo niemals imstande sein wird, die sehr große Zahl von Schiffen aufzunehmen, welche stets vor der großen Handelsstadt vereinigt liegen. Huergo trat demnach auch bald mit einem Projecte hervor, welches die entsprechenden Erweiterungen des Riachuelo-Hafens zum Gegenstande hatte; aber ein Gegenproject des Ingenieurs Madero fand mehr Anklang, trotzdem dasselbe mit enormen Kosten verbunden ist. Dieses letzterwähnte Project bezweckt nämlich nichts Geringeres, als im Strome selbst, gegenüber der Stromfront der Stadt, einen geräumigen, allen Anforderungen der Größe und Wassertiefe genügenden Hafen mit den erforderlichen Docks, Quais u. s. w. anzulegen. Die Ausführung dieses großartigen Projectes schien zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS beschlossene Sache zu sein, und man hörte von Contractsabschlüssen mit bedeutenden englischen Wasserbauingenieuren und Bauunternehmungen. Der Kostenvoranschlag erreichte die Summe von 20 Millionen Pesos *m/n*, also etwa 40 Millionen Gulden unseres Geldes. Es steht dahin, ob die Erfahrungen, welche man vielleicht mit den anfänglichen Arbeiten im millionenverschlingenden Schlammgrunde ebenso machen dürfte, wie sie anderwärts gemacht worden sind, nicht doch dazu führen werden, dass man auf das andere Project, im Riachuelo den nöthigen Raum und die erforderliche Tiefe auch für größere Schiffe zu schaffen, zurückkommt.

Der Riachuelo ist gegenwärtig bis zu seiner ersten Überbrückung, das ist auf eine Länge von 3 *km* für Schiffe von 18—21′ Tauchung schiffbar; allerdings müssen, um ihm diese Tiefe zu erhalten, mehrere mächtige Baggermaschinen unausgesetzt thätig sein.

Die geringe Tiefe des La Plata an dem Stadtufer hat für den enormen Warenverkehr der Schiffe, welche nicht in den Riachuelo einlaufen können, sondern auf der sogenannten inneren Rhede, der äußeren Rhede und auf dem El Pozzo genannten Ankerplatze im Strome liegen, die lästigsten Schwierigkeiten im Gefolge. Es sind zwar, wie erwähnt, Communicationsmittel in großer Zahl vorhanden; kleine Dampfer, die den Verkehr von den Schiffen zum Lande vermitteln, flache Lastboote, Dampfbarkassen, Ruderboote aller Größen und Arten u. s. w. stehen immer in Verwendung und zur Verfügung; aber es kommt vor, dass selbst die flachen Lastboote nicht bis an die in den Strom hineingebauten Landungsbrücken vordringen können. Es muss dann eine nochmalige Umladung der Waren stattfinden, indem dieselben aus den Lastbooten in Karren geschafft werden, die in das seichte Wasser bis zu den Booten hineinfahren. Auch Personen können oft in keiner anderen Weise an das Land gebracht werden, als indem sie aus den Booten in solche Karren übersteigen. Zu diesen Schwierigkeiten kommt noch die Abhängigkeit von Wind und Wetter; nicht allein bei etwaigen Pamperos, den heftigen Stürmen jener Gegenden, sondern schon bei jedem stärkeren Nordwinde, ist die Communication mit dem Lande für alle Schiffe, welche auf den verschiedenen Ankerplätzen im La Plata sich befinden, eine unmögliche Sache; im Riachuelo hingegen, wo die Schiffe alle in unmittelbarer Nähe des Ufers vertaüt sind, so dass die dem Ufer zunächst gelegenen Schiffe Brücken an das Land legen, und wo der geringen Breite des Flusses wegen sich nie ein nennenswerter Seegang entwickeln kann, ist die Verbindung mit dem Lande stets eine völlig ungestörte und die Arbeiten des Ladens und Löschens brauchen nie unterbrochen zu werden.

Das Stromufer von Buenos-Ayres bildet einen schönen breiten Quai; von diesem Quai führen drei hölzerne Landungsbrücken etwa 500 *m* weit in senkrechter Richtung in den Strom. Die südlichste dieser Landungsbrücken, *Muelle viejo* genannt, liegt südlich des Zollhauses; die mittlere, *Muelle de los Pasajeros*, liegt etwa 400 *m* nördlich von der ersteren; die dritte endlich, *Muelle Catalinas*, etwa 800 *m* nördlich von Muelle viejo. Die Wassertiefe an dem Kopfende dieser Landungsbrücken variirt je nach dem Wasserstande von 2—4 *m*, genügt aber zuweilen, wie schon erwähnt, nicht einmal für Boote. Der Muelle de los Pasajeros besitzt auf jeder Seite, sowie an seinem Kopfende mehrere hübsche Landungstreppen; die beiden anderen Landungsbrücken sind mit solchen Anlegetreppen nur schlecht versehen. Diese Landungsbrücken dienen mehr dem Frachtenverkehre und sind deshalb, sowie auch der Muelle de los Pasajeros, mit Lastenkrahnen versehen. Der Riachuelo ist trotz oder vielleicht wegen des starken Verkehres, der hier zwischen den Schiffen und dem Lande stattfindet, mit Anlegeplätzen sehr schlecht ausgestattet. Die beiden an den Uferquais angebauten Holztreppen befinden sich in einem äußerst verwahrlosten Zustande und man behilft sich mit transportablen kleinen Holztreppen, welche der Gilde der Bootsführer gehören und an jenen Stellen, wo eben ein Anlegeplatz frei ist, mit Tauen an der Quaimauer in provisorischer Weise befestigt werden. —

Das Klima von Buenos-Ayres wird von allen dort angesiedelten Europäern als ein vorzügliches bezeichnet. Die Acclimatisation soll dem Europäer dort nicht die geringsten Schwierigkeiten machen; man sagt, in Buenos-Ayres könne jeder ganz seinen heimatlichen Sitten und Gewohnheiten treu bleiben, ohne die geringsten schädlichen Folgen für seine Gesundheit besorgen zu

dürfen. Bösartige endemische Krankheiten kommen daselbst nicht vor; Epidemien sind selten, und nie originär, sondern es war bisher stets ihre Einschleppung nachweisbar.

Wenn auch das Klima von Buenos-Ayres als ein gesundes bezeichnet werden kann, so würde man doch sehr irren, wenn man dasselbe als ein mildes auffassen wollte. Der Unterschied zwischen der sommerlichen und der Wintertemperatur macht sich recht empfindlich bemerkbar, und so nahe an dem Ocean Buenos-Ayres auch gelegen ist, so hat sein Klima doch viel mehr den Charakter eines continentalen, als jenen eines Seeklimas. Der Winter ist nämlich ziemlich kalt, der Sommer recht heiß. Allerdings soll die Temperatur während des Winters selten unter Null fallen. ALBATROS beobachtete während seines Aufenthaltes die Minimaltemperaturen von 3°, 4°, 4,2° und 4,5° am 12. April, 24., 11. und 12. Mai. Der Unterschied zwischen der Tages- und der Nachttemperatur ist oft ein ziemlich empfindlicher; auch tritt häufig ein sehr rascher Umschwung in der Temperatur ein, da die Stadt sowohl den warmen nördlichen als auch den kalten südlichen Winden völlig schutzlos ausgesetzt ist. Ein Wechsel der Windrichtung bringt demnach oft binnen der kürzesten Zeit eine jähe Temperaturabnahme mit sich. Eine gewisse Vorsicht in der Kleidung ist deshalb selbst in der warmen Jahreszeit nothwendig, um Verkühlungen vorzubeugen.

Die nachfolgende Tabelle der Maximal-, Minimal- und mittleren Temperatur in Buenos-Ayres während der Dauer des Aufenthaltes S. M. Schiffes ALBATROS ist von dem Schiffsarzte nach den Angaben des Schiffstagebuches berechnet worden; sie mag zur Orientirung über die Temperaturverhältnisse der Stadt in dieser Jahreszeit dienen.

Monat	Datum	Größte tägliche Temperaturdifferenz	Höchste Temperatur	Tiefste Temperatur	Mittlere Tages-Temperatur
	7.	5,2° C.	+ 26,6° C.	+ 21,4° C.	+ 24,8° C.
	8.	3,4 „	23,5 „	20,1 „	22,0 „
	9.	9,3 „	29,5 „	20.2 „	23,9 „
	10.	11,9 „	28,5 „	16,6 „	23,3 „
	11.	6,5 „	27,5 „	21,0 „	25,4 „
	12.	10,6 „	29.3 „	18,4 „	23,8 „
	13.	9,1 „	30,9 „	21,8 „	24,8 „
	14.	5,5 „	27,0 „	21,5 „	23,5 „
	15.	9,1 „	25,6 „	16,5 „	22,3 „
	16.	6,9 „	25,2 „	18,3 „	22,3 „
	17.	10,5 „	25,9 „	15,4 „	20,3 „
	18.	7,0 „	25,2 „	18,2 „	22,2 „
März	19.	11,3 „	27,8 „	16,5 „	23,9 „
	20.	6,1 „	21,2 „	15,1 „	18,5 „
	21.	3,9 „	22,4 „	18,5 „	20,3 „
	22.	2,2 „	20,2 „	18,0 „	18,8 „
	23.	2,2 „	21,2 „	19,0 „	20,3 „
	24.	8,8 „	22,6 „	13,8 „	17,7 „
	25.	9,9 „	25,6 „	15,7 „	20,9 „
	26.	3,4 „	22,0 „	18,6 „	20,8 „
	27.	5,5 „	24,0 „	18,5 „	20,7 „
	28.	5,8 „	22,6 „	16.8 „	19,7 „
	29.	1,8 „	22,7 „	20,9 „	22,1 „
	30.	4,1 „	23,5 „	19,4 „	23,5 „
	31.	3,5 „	24,0 „	20,5 „	23,1 „

Monat	Datum	Größte tägliche Temperaturdifferenz	Höchste Temperatur	Tiefste Temperatur	Mittlere Tages-Temperatur
	1.	1,9° C.	+ 23,4° C.	+ 21,5° C.	+ 22,6° C,
	2.	8,7 „	28,5 „	19,8 „	24,1 „
	3.	5,1 „	27,1 „	22,0 „	23,4 „
	4.	4,5 „	21,2 „	16,7 „	19,8 „
	5.	12,0 „	22,0 „	10,0 „	15,7 „
	6.	11,2 „	22,4 „	11,2 „	17,3 „
	7.	14,1 „	25,6 „	11,5 „	17,9 „
	8.	5,5 „	23,8 „	18,3 „	20,5 „
	9.	9,4 „	23,6 „	14,2 „	19,7 „
	10.	10,3 „	20,8 „	10,5 „	16,5 „
	11.	9,4 „	23,6 „	14,2 „	19,7 „
	12.	13,0 „	16,0 „	3,0 „	16,5 „
	13.	10,7 „	17,2 „	6,5 „	12,0 „
	14.	5,0 „	20,0 „	15,0 „	16,9 „
April	15.	5,3 „	19,5 „	14,2 „	17,2 „
	16.	7,6 „	22,2 „	14,6 „	18,5 „
	17.	12,4 „	20,7 „	8,3 „	14,5 „
	18.	9,5 „	27,0 „	17,5 „	21,0 „
	19.	5,3 „	23,8 „	18,5 „	20,6 „
	20.	4,1 „	20,8 „	16,7 „	18,3 „
	21.	4,4 „	15,2 „	10,8 „	13,3 „
	22.	2,5 „	15,0 „	12,5 „	14,1 „
	23.	2,0 „	15,7 „	13,7 „	15,0 „
	24.	2,5 „	16,1 „	13,6 „	15,0 „
	25.	7,7 „	16,7 „	9,0 „	12,8 „
	26.	7,7 „	17,2 „	9,5 „	13,0 „
	27.	7,5 „	15,5 „	8,0 „	11,9 „
	28.	6,4 „	17,0 „	10,6 „	13,1 „
	29.	8,5 „	15,5 „	7,0 „	11,0 „
	30.	8,0 „	14,0 „	6,0 „	9,4 „
	1.	5,8° C.	+ 15,6° C.	+ 9,8° C.	+ 11,9° C.
	2.	3,9 „	17,5 „	13,6 „	14,8 „
	3.	4,6 „	16,6 „	12,0 „	14,6 „
	4.	8,2 „	14,7 „	6,5 „	9,4 „
	5.	10,6 „	17,0 „	6,2 „	11,5 „
	6.	3,6 „	19,0 „	15,4 „	16,6 „
	7.	6,1 „	20,5 „	14,4 „	16,4 „
	8.	5,2 „	15,6 „	10,4 „	12,8 „
	9.	7,8 „	18,0 „	10,2 „	13,8 „
	10.	11,6 „	17,8 „	6,2 „	10,1 „
	11.	8,4 „	12,6 „	4,2 „	8,1 „
Mai	12.	10,0 „	14,5 „	4,5 „	9,0 „
	13.	7,5 „	17,0 „	9,5 „	12,3 „
	14.	8,6 „	17,2 „	8,6 „	12,4 „
	15.	6,3 „	15,0 „	8,7 „	11,6 „
	16.	7,0 „	14,2 „	7,2 „	10,4 „
	17.	5,2 „	14,0 „	8,8 „	11,0 „
	18.	6,5 „	16,5 „	10,0 „	13,7 „
	19.	4,9 „	17,2 „	12,3 „	14,8 „
	20.	4,4 „	17,2 „	12,8 „	15,0 „
	21.	2,2 „	16,7 „	14,5 „	15,3 „
	22.	1,0 „	15,6 „	14,6 „	15,1 „
	23.	5,0 „	14,3 „	9,3 „	11,5 „

Monat	Datum	Größte tägliche Temperaturdifferenz	Höchste Temperatur	Tiefste Temperatur	Mittlere Tages-Temperatur
Mai	24.	7,9° C.	+ 11,9° C.	+ 4,0° C.	+ 7,9° C.
	25.	6,9 „	16,7 „	9,8 „	11,9 „
	26.	6,7 „	18,7 „	12,0 „	15,3 „
	27.	6,0 „	19,4 „	13,4 „	15,9 „
	28.	4,7 „	19,3 „	14,6 „	16,9 „
	29.	5,2 „	20,2 „	15,0 „	17,7 „
	30.	3,3 „	19,0 „	15,7 „	17,1 „
	31.	1,4 „	18,4 „	17,0 „	17,3 „
Juni	1.	3,4° C.	+ 17,6° C.	+ 14,2° C.	+ 16,4° C.
	2.	3,9 „	13,8 „	9,9 „	11,8 „
	3.	6,7 „	11,5 „	4,8 „	8,7 „
	4.	5,5 „	13,1 „	7,6 „	100 „
	5.	3,4 „	14,5 „	11,1 „	12,5 „
	6.	5,8 „	13,2 „	7,4 „	9,3 „
	7.	3,0 „	10,0 „	7,0 „	8,6 „
	8.	4,7 „	13,2 „	8,5 „	11,0 „
	9.	0,7 „	12,2 „	11,5 „	11,8 „
	10.	3,8 „	13,0 „	9,2 „	11,1 „
	11.	7,2 „	13,4 „	6,2 „	9,5 „
	12.	3,4 „	12,0 „	8,6 „	10,5 „
	13.	6,0 „	16,5 „	10,5 „	12,0 „
	14.	4,3 „	12,7 „	8,4 „	11,6 „
	15.	5,9 „	12,7 „	6,8 „	9,4 „

Die günstigen natürlichen klimatischen Verhältnisse von Buenos-Ayres waren bis vor vergleichsweise kurzer Zeit so ziemlich der einzige sanitäre Schutz, den die Einwohnerschaft der Stadt genoss; obwohl man in dieser Richtung anch jetzt noch nicht alle die Einrichtungen und Vorkehrungen daselbst antrifft, die den Bedürfnissen der großen Stadt mit ihrer außerordentlich bedeutenden Menschenbewegung entsprechen würden, so ist doch keineswegs zu verkennen, dass — namentlich seit den Siebzigerjahren — sehr vieles in sanitärer Beziehung geschehen ist. Den Anlass dazu hat allerdings das vehemente Auftreten des gelben Fiebers im Jahre 1871 geben müssen.

Vom hygienischen Standpunkte aus können als die zwei heute noch schwächsten Seiten von Buenos-Ayres die Wasserversorgung und die Canalisation bezeichnet werden.

Die Canalisation der Stadt hat zwar schon die großartigsten Pläne hervorgerufen; doch bei den außerordentlichen Schwierigkeiten, welche das niedrige und völlig ebene Emplacement der Stadt in dieser Richtung schafft, ist es kaum zu verwundern, wenn zur Zeit der Anwesenheit des **Albatros** die Gesammtlänge der hergestellten Canäle erst 6 *km* betrug, welche Canäle übrigens zumeist zur Ableitung des Regenwassers dienten.

Was die Frage der Versorgung der Stadt mit Wasser anbetrifft, so besteht zwar eine Wasserleitung, welche Wasser aus dem La Plata mittels Pump- und Hebewerken in ein großes Reservoir sammelt, von wo aus Rohrleitungen in die einzelnen Häuser geführt sind. Doch ist die ganze Anlage viel zu klein, als dass sie dem Bedürfnisse der großen, ausgebreiteten Stadt

genügen könnte. Man ist vor Wassermangel keineswegs sicher und deshalb besitzen die meisten Häuser gemauerte Cisternen, in welchen das Regenwasser angesammelt wird.

Zu bemerken ist, dass in der Einwohnerschaft die Bedingungen keineswegs verkannt werden, welche bei der hygienisch richtigen Anlage der Wohnungen erfüllt werden müssen; man hält viel anf große, lnftige Wohnungsräumlichkeiten nnd große Höfe. Allerdings wohnen auch hier die ärmeren Classen gedrängter als die vom Glücke Begünstigten; aber nirgends findet man eine derartige sanitätswidrige Überfüllung der Hänser und Wohnnngen, wie eine solche in allen größeren europäischen Städten vorkömmt.

Für die Behandlung und Pflege Erkrankter ist in hinreichender Weise durch mehrere gut eingerichtete Spitäler gesorgt. Die nachstehend erwähnten sind unter denselben die bedentendsten.

Das „Hospital General de Hombres“, schon im Jahre 1611 gegründet, zeigt das bemerkenswerte und nachahmungswerte Beispiel eines Spitales, welches gar keine Vergütung seitens der Patienten beansprucht. Es ist eine Staatsanstalt, und die argentinische Staatsbürgerschaft ist die einzige Bedingnng, an welche die Aufnahme geknüpft ist.

Das Hospital Buenos-Ayres wurde im Jahre 1879 fertig und hat Raum für 200 Kranke.

Ein Frauenhospital, seit dem Jahre 1742 bestehend, bietet Raum für 230 Patientinnen.

Das französische Spital mit 35 Betten wnrde im Jahre 1832 von der Société Philantropique du Rio de La Plata gegründet.

Das italienische Spital für 150 Kranke wurde im Jahre 1863 fertiggestellt.

Das spanische Spital, im Jahre 1877 von der Sociedad Española de Beneficiencia gegründet, bietet 50 Kranken Unterkunft und wird von der genannten spanischen Wohlthätigkeitsgesellschaft anch weiter unterstützt.

Das deutsche Hospital; für 80 Kranke berechnet, ist dieses Spital vom deutschen Spitalsvereine gegründet worden; es ist mit allen modernen Hilfsmitteln auf das Beste ausgestattet, und nach dem Muster eines Berliner Spitales im Villenstile nach dem Pavillonsysteme erbaut.

Das englische Spital, seit 1859 bestehend, mit 100 Betten.

Das Militärhospital; diese Anstalt, die noch nicht vollständig ansgebaut ist, hat den Zweck, für die Unterbringnng von Invaliden benützt zu werden; erkrankte Soldaten werden in das früher erwähnte öffentliche Männerspital gebracht.

Außer den eigentlichen Spitälern hat Buenos-Ayres noch eine Gebäranstalt und ein Findelhaus.

Eine sogenannte Bettlerherberge gewährt Leuten Unterknnft und Verpflegung, die durch Alter oder Siechthum erwerbsunfähig geworden sind. —

Diese und so manche andere öffentliche Anstalten der großen Stadt nahmen selbstverständlich die Aufmerksamkeit des Commandanten und der Angehörigen des Schiffsstabes S. M. Schiffes ALBATROS in gebürender Weise in Anspruch.

Von hervorragendem Interesse war ein Besnch, welcher dem naturhistorischen Museum abgestattet wnrde. Dieses Musenm ist zum größten Theile als eine Schöpfung Burmeisters anzusehen; noch gegenwärtig steht der berühmte Gelehrte dieser Anstalt als Director vor. Das Mnseum ist

besonders reich an Fossilien und besitzt hievon sehr viele Unica. Man zeigte den Besuchern Fossilien von den der Familie der Gürtelthiere angehörenden *Panochtus tuberculatus*, *Glyptodon asper*, *Glyptodon levis*, *Holophorus cheroliculatus* und *Holopherus ornatus;* dann die Riesenfaulthiere *Megatherium americanus*, *Mylodon gracilis*, *Scelidoterium leptocephatum* und *Mylodon gigantheus.* Dr. Burmeister, welcher den Herren des ALBATROS in liebenswürdigster Weise die Schätze des Museums persönlich erklärte, gab die Auskunft, dass alle diese Fossilien in den Anschwemmungsterrains des La Plata aufgefunden worden seien, welche Terrains an Fossilien überreich sein sollen. Fregattenkapitän Müldner versäumte nicht, das Interesse der vaterländischen Anstalten zu wahren, indem er im Gespräche mit Dr. Burmeister die Frage anregte, ob das Museum nicht mit unseren gleichartigen Anstalten in Anstauschverkehr treten würde; aber es zeigte sich, dass hiefür sehr wenig Aussicht sei; denn man ist in dem naturhistorischen Museum von Buenos-Ayres ganz besonders darauf stolz, Gegenstände zu besitzen, die in gar keinem europäischen Museum vertreten sind. —

Der mehr als dreimonatliche Aufenthalt des ALBATROS vor Buenos-Ayres war aber nicht allein ein sehr interessanter und lehrreicher für den Schiffsstab, sondern auch ein sehr angenehmer, wozu die besonders freundliche Aufnahme von allen Seiten wesentlich beitrug. Wir wollen uns mit den vielfachen Courtoisievisiten, wie sie von der internationalen Etikette mit sich gebracht werden, mit den an dieselben geknüpften Einladungen und Gegeneinladungen, Festen u. s. w. hier nicht viel aufhalten; hervorheben wollen wir aber, dass es für die Schiffsgefährten des ALBATROS ein wohlthuendes Gefühl war, hier zahlreiche Landsleute in sehr geachteten Stellungen zu finden, welche es natürlicherweise allen anderen in dem herzlichsten Entgegenkommen zuvorzuthun trachteten. Nicht allein in der Geschäftswelt fand man Landsleute von Ansehen und einflussreicher Stellung, wie z. B. den aus Slano gebürtigen Herrn Mihanovich, dessen Firma wir schon früher zu erwähnen Gelegenheit hatten; auch in wichtigen Staatsämtern fand man Landsleute, ja ehemalige Genossen und Kameraden, wie den Director der Staatlichen Statistik, F. Latzina, den Commandanten der Marineakademie, Linienschiffskapitän E. Bachmann u. s. w. Sehr erfreulich war die Wahrnehmung, wie diese Herren in unerschütterlicher Anhänglichkeit ihrem ersten Vaterlande ergeben geblieben sind; auf den Einfluss des Linienschiffskapitäns Bachmann ist es z. B. zum großen Theile zurückzuführen, dass bis jetzt schon zwei Schiffe der argentinischen Flotte gerade auf einer Triester Werfte in Bestellung gebracht worden sind; die von diesem Officier — der noch an der Schlacht von Lissa als Commandant der Deckbatterie des KAISER sehr ehrenvollen Antheil nahm — geleitete argentinische Marineakademie ist gänzlich nach dem unverkennbaren Muster der k. k. Marineakademie zu Fiume organisirt; Linienschiffskapitän Bachmann hat selbst die meisten der an der letzterwähnten Anstalt in Gebrauch stehenden Lehrtexte in die spanische Sprache übersetzt.

Aber nicht allein die genannten, in amtlichen Stellungen stehenden Herren haben das Gefühl für den Zusammenhang mit ihrem Geburtslande sich zu bewahren gewusst; auch die anderen, in den verschiedensten Berufszweigen thätigen Angehörigen unserer Monarchie bekunden das Gefühl der Zusammengehörigkeit, was sich unter anderem in dem Bestehen eines gegenseitigen Unterstützungsvereines äußert. Präsident dieses wohlthätigen Vereines

war zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS Herr C. Schweitzer. Dieser Verein ehrte den ALBATROS durch ein dem Schiffsstabe gegebenes Bankett, welches an Bord in entsprechender Weise erwidert wurde.

Allen voran war es der k. k. Ministerresident Baron Salzberg, welcher jede Gelegenheit wahrzunehmen wusste, um sowohl dem Schiffe alle nur immer wünschenswerte Unterstützung angedeihen zu lassen, als auch die Annehmlichkeit des Aufenthaltes für den Stab zu erhöhen.

Bei mehr als einer Gelegenheit war es dem Schiffscommandanten vergönnt, den außerordentlichen Takt und zugleich die erfolgreiche Energie dieses hohen diplomatischen Functionärs zu beobachten; so z. B. als es sich darum handelte, die gerechtfertigten Ansprüche jener Leute zu befriedigen, welche für die Bemannung der Corvette ARGENTINA, zur Überführung dieses Schiffes nach Buenos-Ayres, in Triest angeworben worden waren. —

Auf eine Schilderung des geselligen Lebens von Buenos-Ayres einzugehen, müssen wir uns hier versagen; auch wenn wir nicht zu besorgen brauchen dürften, den uns angewiesenen Raum allzusehr zu überschreiten, käme in dieser Richtung die Erwägung in Betracht, dass die Berichte des Schiffscommandanten, auf welche wir uns naturgemäß in erster Linie zu stützen haben, selten sich von den ernsten Gegenständen, die sie behandeln, soweit entfernen können, um den eigenen Erlebnissen des Schiffsstabes, den in gesellschaftlicher Beziehung gemachten Beobachtungen und Vergleichen u. s. w. mehr als eine kurze, das Thatsächliche erwähnende Bemerkung zu gönnen. Wohl aber sind wir in der Lage, alle diejenigen unserer Leser, welche sich für Argentinien und Buenos-Ayres etwas näher interessiren sollten, auf das reichhaltige und sehr lesenswerte Buch des argentinischen Consuls, Herrn Schnabel, aufmerksam zu machen, welches Buch den geselligen Verhältnissen von Buenos-Ayres ausführliche, auf eigene, durch längere Zeit fortgesetzte Beobachtungen gegründete Besprechungen widmet. Dieses Buch, gerade zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS in Buenos-Ayres verfasst, widmet auch sehr interessante Abschnitte der Schilderung der Stellung, welche sich die den verschiedenen Nationen angehörenden Fremden in Buenos-Ayres geschaffen haben. Aus diesen Abschnitten ist zu entnehmen, dass die Angehörigen unserer Monarchie sich in Buenos-Ayres nicht zu allen Zeiten in den günstigen und die allgemeine Achtung und Wertschätzung hervorrufenden Verhältnissen befunden haben, wie gegenwärtig; Consul Schnabel setzt den Zeitpunkt, in welchem man in Argentinien angefangen hat, über unser Vaterland richtigere Begriffe zu bekommen, in das Jahr der Weltausstellung zu Wien 1873, welche Ausstellung sehr zahlreich von Argentiniern besucht worden ist, die nun durch ihre Eindrücke und Erfahrungen die vielfach irrigen Meinungen berichtigen konnten, welche über Österreich in Argentinien bis zu jener Zeit verbreitet gewesen sein sollen.

Gewiss ist, dass unser Vaterland zur Stunde in der argentinischen Republik in hohem Ansehen steht; die häufigen Besuche der Hauptstadt durch die Schiffe der k. k. Flotte tragen nicht wenig dazu bei; in jüngster Zeit hat auch der gelungene und den vertragsmäßigen Bedingungen vollständig entsprechende Bau zweier Kriegsschiffe für Argentinien auf der Werfte San Rocco bei Triest, dann die auszeichnende Behandlung einen durchgreifenden günstigen Eindruck gemacht, den die argentinischen Officiere dieser Schiffe bei uns fanden. Die Zuvorkommenheit, welche man in gewohnter Weise den gedachten fremden Officieren in Triest und Pola zutheil werden ließ, hatte

zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS zu Buenos-Ayres das beinahe komische Nachspiel, dass sich eine Stimme in der Öffentlichkeit fand, welche die von den argentinischen maritimen Behörden dem ALBATROS gegenüber geübte Courtoisie — die vollkommen dem Maße des Gebräuchlichen entsprach — als nicht weitgehend genug bezeichnete und eine viel umfassendere Gastfreundschaft in einer etwas drastischen Weise verlangte. Wir wollen unseren Lesern das amüsante kleine Entrefilet nicht vorenthalten, welches folgenden Wortlaut hatte:

„*Lo cortés no quita lo valiente. — Cuando los marinos argentinos fueron à los puertos austriacos, se le recibió con mil agasajos. Los oficiales argentinos no tuvieron ocasion de gastar un florin.*

Con motivo de la exposicion rural llega aqui la cannonera ALBATROS *y à la oficialidad de este buque como a la de la* AURORA, *tambien austriaca, se les ha dejado a un lado de la manera menos galante.*

Como continuamente llegen aqui buques de guerra extranjeros, es conviniente que nuestro almirantazgo designe qual de los jefes superiores debe hacer la visita oficial ‚para recibir en casa‘ las oficialidades extranjera, porque ya corren gran riesgo las nuestras, de que algun dia, encontrandose en terren neutral, con oficiales de otras naciones, sean pagados en su propria moneda bajo el titulo de: ‚We dont know them, they are Niggers‘.“

Wir sehen aus dieser Notiz, dass der Schreiber derselben die Anwesenheit des ALBATROS mit der eben zu dieser Zeit stattfindenden allgemeinen landwirtschaftlichen Ausstellung zu Buenos-Ayres in Verbindung brachte. Nicht ganz mit Unrecht; denn in der That war, wie wir uns erinnern, der Schiffscommandant in seinen Instructionen auf die damals bevorstehende Ausstellung amtlich aufmerksam gemacht worden.

Diese Ausstellung wurde auch während der Dauer der Anwesenheit des ALBATROS vom 2. bis zum 24. Mai abgehalten. Mit großem Pompe eröffnet, entsprach sie aber nicht den vielleicht etwas zu weit gegangenen Erwartungen, die an sie geknüpft worden waren. Eine allgemeine landwirtschaftliche Ausstellung konnte dieselbe eigentlich nur nach ihrem Programme, nicht aber nach den zur Ausstellung thatsächlich gebrachten Gegenständen genannt werden.

„Die Ausstellung stellte sich“, berichtet Fregattenkapitän Müldner, „als eine Viehschau dar, welche die Producte der argentinischen Viehzucht zur Anschauung brachte; landwirtschaftliche Maschinen und Werkzeuge waren zumeist aus Europa und aus den Vereinigten Staaten importirte Artikel. Die ausgestellten Bodenproducte ließen erkennen, dass Argentinien, welches in dieser Richtung gegenwärtig noch vom Auslande abhängig ist, doch alle die Bedingungen erfüllt, um in kurzer Zeit sowohl den eigenen Bedürfnissen vollauf genügen, als auch noch auf dem Weltmarkte eine bedeutende Rolle spielen zu können.“

Für unsere Staatsangehörigen hatte die Ausstellung eigentlich nur ein geringeres Interesse, nachdem der Import aus Argentinien bei uns ein nicht sehr bedeutender ist und der Export aus unserer Monarchie sich auf andere Artikel beschränkt, welche mit jenen nichts gemeinsam haben, die zur Ausstellung gelangten.

Digitized by Google

Es gab sich diese Thatsache auch dadurch kund, dass nur ein einziger Aussteller aus der Monarchie, Albert Vasarhelyi aus Budapest, an der Ausstellung sich durch einen Vertreter betheiligt hatte.

Von den 5 Gruppen, in welche die Ausstellung eingetheilt war, stellte sich dem Vorhergesagten gemäß, diejenige als die wichtigste und interessanteste dar, welche die Thiere umfasste.

In dieser Gruppe waren von in Argentinien geborenen Thieren zur Ausstellung gelangt:

192 Stück Stiere und Kühe; von fremden Racen des Rindviehes waren die auf argentinischem Boden am besten fortkommenden Durham und Hereford vertreten.

Die 520 Böcke und Mutterschafe gehörten den verschiedenen einheimischen und fremden Racen und Kreuzungen an; unter anderem hatte die französische Regierung 33 Rambouillet-Schafe gesendet, welche zum Preise von 8000 Frcs. per Stück zum Verkaufe ausgeboten waren.

Von den 126 ausgestellten Hengsten und Stuten war etwa der fünfte Theil Thiere, welche zur Verbesserung der Zucht aus dem Auslande eingeführt worden waren. Hierunter waren die Percherons und Trakehner am besten vertreten.

Weniger beschickt war die Abtheilung des Borstenviehes, welche nur 22 Thiere der Berkshire- und der Yorkshire-Race aufwies.

Andere Haus- und Nutztbiere, wie Esel, Maulthiere, Hunde, Geflügel, waren nur schwach und in nicht eben ansehnlichen Exemplaren vertreten.

Die anderen Gruppen der Ausstellung umfassten:

2. Gruppe: Bodenproducte.

3. Gruppe: Ackerbaumaschinen und Werkzeuge, sowie Apparate, welche zum Betriebe der Viehzucht und zur Verarbeitung der thierischen und der Bodenproducte dienen.

4. Gruppe: Alle thierischen Producte in den verschiedenen Stadien der Verarbeitung.

5. Gruppe: Modelle für Apparate, welche beim Vorschreiten in uncultivirte Regionen beim Betriebe der Viehzucht u. s. w. in Verwendung kommen. Auch andere, in die früher genannten Gruppen nicht recht einreihbare Objecte waren dieser fünften Gruppe zugewiesen, wie z. B. Feuerlöschapparate, Metallbearbeitungsmaschinen, einige Webewaren, pharmaceutische Producte u. s. w.

Bemerkenswert war in der letztgenannten Serie von Gegenständen die große Zahl von Mitteln gegen die Räude der Schafe und gegen Krankheiten der Thiere überhaupt. In einem Lande, welches die Thierzucht als seine Haupterwerbsquelle ansehen muss, ist es natürlich, dass der Verbrauch solcher Mittel ein sehr großer ist; sie werden übrigens bis jetzt durchaus aus dem Auslande bezogen. Von der richtigen Ansicht ausgehend, dass es vielleicht gerade in diesem Artikel der heimischen Industrie möglich sein würde, mit einigem Erfolge im La Plata-Gebiete concurrirend aufzutreten, versäumte der Schiffscommandant nicht, von mehreren der gangbarsten, in der Ausstellung vertretenen Heilmittel Muster zu beschaffen und dieselben dem österreichischen orientalischen Museum mitzubringen.

Den Officieren und dem Schiffsarzte des Albatros wurde vom Schiffscommandanten die Aufgabe zugewiesen, die einzelnen Partien der Ausstellung mehr im Detail zu studiren, und über ihre Wahrnehmungen Berichte zu verfassen. Diese Herren sind der gestellten Aufgabe mit dem größten Eifer

nachgekommen; sie haben an der Hand der Abtheilungskataloge die ausgestellten Gegenstände eingehend besichtigt, und waren namentlich bemüht, auch über jene Daten Aufschlüsse zu erhalten, welche aus den Angaben der Kataloge nicht zu entnehmen waren. Aber es erging den Herren hier ebenso, wie es den Besuchern von Ausstellungen zumeist zu ergehen pflegt. Sie konnten meistens selbst durch die sorgsamste Umfrage und Nachforschung gerade jene Daten nicht in Erfahrung bringen, auf die es am meisten ankommt. Der Aussteller schwankt eben überall zwischen dem Wunsche, seine Ware und ihre Vorzüge ins beste Licht zu setzen, ihr die größte Bewunderung zu verschaffen, sie in weitesten Kreisen bekannt zu machen, und der gleichzeitigen, leicht erklärlichen Sorge vor Nachahmung und Concurrenz. Was also am meisten interessiren würde, die Art der Erzeugung des Artikels, die Provenienz des Materiales und sehr oft auch der Preis, wird sorgfältig geheim gehalten. Wenn wir uns erinnern, dass selbst auf unserer unvergesslichen Wiener Weltausstellung ganze, große und weitläufige Partien der ausgestellten Objecte durch den Mangel an Preisangaben, von belehrenden Gegenständen des Studiums zu einfachen Gegenständen einer allerdings prachtvollen Augenweide degradirt wurden, so dürfen wir uns keinesfalls wundern, wenn auf der Ausstellung zu Buenos-Ayres ähnliche Übelstände herrschten.

Aus diesen wenigen Andeutungen über die Ausstellung ist zu entnehmen, dass dieselbe nur in sehr geringem Maße dazu beitragen konnte, dem Schiffscommandanten die Erfüllung der Wünsche des k. k. Handelsmuseums — damals noch Orientalischen Museums — zu erleichtern. Die Direction dieses Museums hatte es als besonders wünschenswert bezeichnet, »eine umfassende, möglichst zweckentsprechende Collection von Mustern derjenigen Artikel zu erlangen, welche in Buenos-Ayres aus Europa und den Vereinigten Staaten importirt werden«. Selbstverständlich sollte diese Sammlung, zu deren Anlage das Museum den Betrag von 350 fl. ö. W. zur Verfügung gestellt hatte, unter weitgehendster Berücksichtigung der heimischen Industrie angelegt werden. Wenn es dem Commandanten des ALBATROS gelungen ist, in der für das k. k. Handelsmuseum mitgebrachten Mustersammlung, die Wünsche der Direction dieser für die Entwicklung unseres Handels und unserer Industrie so segensreich wirkenden Anstalt zu erfüllen, so ist es eben den emsigen und unausgesetzten Nachforschungen und Umfragen zu danken, welchen der Commandant, von seinen Officieren auf das beste unterstützt, während der ganzen Dauer des Aufenthaltes in Buenos-Ayres in eifrigster Weise oblag. Unsere Leser haben die Ergebnisse dieser Thätigkeit bereits in jenen Partien der vorliegenden Besprechung kennen gelernt, welche sich mit dem Handel, der Ein- und Ausfuhr der argentinischen Republik befassten. Durch die Ausstellung aber konnten, wie erwähnt, nur einige Ergänzungen zu den gewonnenen Daten erlangt werden. —

Von großem Interesse für unsere Reisenden an Bord des ALBATROS war ein Besuch, welcher am 29. März der neuen Hauptstadt der Provinz Buenos-Ayres, La Plata, gemacht wurde.

Das rasche Entstehen neuer Städte gehört an und für sich zu denjenigen Erscheinungen des Lebens auf amerikanischem Boden, welches für den Europäer am meisten des Überraschenden und Fremdartigen an sich hat; von Kindheit auf daran gewöhnt, in jeder Stadt das Ergebnis eines Werdeprocesses von Jahrhunderten zu erblicken, mit den Schwierigkeiten bekannt, welche es in europäischen Städten macht, eine Erweiterung der Stadt, ja

nur das Umlegen einer Straße, die Durchbrechung eines Häuserblockes oder dergleichen durchzuführen, ist der Europäer selten imstande, mit der Nachricht: es werde da oder dort auf amerikanischem Boden „eine neue Stadt erbaut, die sich wie aus dem Boden gestampft schnell erhebt und stetig erweitert“ eine unmittelbare Vorstellung zu verbinden. Diese Vorstellung wird erleichtert, wenn man die Reflexion zuhilfe nimmt, die zur Erkenntnis führt, dass die Gründung der neuen Stadt aus dem Bedürfnisse hervorgegangen ist, für einen gewissen Bereich ausgebeuteten oder auszubeutenden Landes ein Centrum des Verkehres zu schaffen.

Hier aber, bei Gründung der Stadt La Plata, steht die Sache ganz besonders eigenthümlich; denn es wurde durch ein einfaches Gesetz der Beschluss gefasst, in unmittelbarer Nähe einer schon bestehenden, alle Lebensbedingungen erfüllenden großen Handels- und Verkehrsstadt eine zweite solche Stadt zu gründen. Man kann sich gewissermaßen schwer vorstellen, wer die neue Stadt bevölkern, aus welchem Grunde sich Leute finden sollen, die sich lieber hier als in der nahen Großstadt — wo es an Arbeit und Gewinn, auch an den Annehmlichkeiten des Lebens wahrlich nicht fehlt — ansiedeln möchten; woher das Capital kommen sollte, welches das Risico zu übernehmen geneigt war, sich in der neuen Stadt von ungewisser Zukunft zu investiren, wo doch für gewinnbringende Anlage desselben in der schon bestehenden Hauptstadt alle Gelegenheit gegeben ist. Alle solchen Betrachtungen werden eben leicht von Europäern gemacht; aber der Europäer ist eben beinahe nie imstande, sich in die weit ausgreifenden Pläne hineinzudenken, welche der amerikanische Unternehmungsgeist mit Leichtigkeit aufstellt und mit Energie ausführt.

Im Jahre 1880 war, wie wir schon an anderer Stelle erwähnt haben, die Gründung der Stadt La Plata durch ein Gesetz decretirt worden; zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS zählte die Stadt schon über 30 000 Einwohner; bis jetzt ist diese Zahl schon auf mehr als 50 000 gestiegen. —

Der Ausflug nach La Plata fand, wie schon erwähnt, am 29. März in Begleitung des k. k. Ministerresidenten statt. Nach einer Eisenbahnfahrt von 1 Stunde und 40 Minuten war man an Ort und Stelle. Man verlässt den in monumentalem Renaissancestil erbauten Bahnhof, und findet sich zu seiner Überraschung einer eleganten Großstadt mit breiten, gut gepflasterten, mit elektrischer Beleuchtung versehenen Straßen gegenüber. Die Straßen bestehen aus schönen stilgerecht erbauten Häusern; auf den Plätzen erheben sich monumentale öffentliche Gebäude, welche — wie Fregattenkapitän Müldner ausdrücklich bemerkt — den Vergleich mit den analogen Bauten europäischer Metropolen keineswegs zu scheuen brauchen. Das Terrain, auf welchem sich jetzt die Stadt erhebt, war früher mit Eucalyptus-Pflanzungen bedeckt, und so fehlt auch ein großer mit 30 *m* hohen Bäumen versehener Park nicht, der von Wegen durchschnitten ist und schon damals ein Museum und einen Thiergarten enthielt. Eine große Zahl von Mietwagen und Pferdebahnlinien ermöglichen den bequemen Verkehr mit der Stadt und mit der Ensenada, dem Hafenplatze derselben.

Die Stadt liegt nicht unmittelbar an dem Stromufer wie Buenos-Ayres; das zunächst an dem Strome liegende Land ist nämlich so niedrig, dass es häufigen Überflutungen ausgesetzt ist; man hat daher die Stadt auf einer Terrainwelle von etwa 5 *m* Höhe über dem Flusspiegel angelegt, was aber zur Folge hatte, dass die Stadt sich in einer Entfernung von mehr als 5 See-

meilen vom Strome befindet. Die Wahl des Emplacements gegenüber der Ensenada-Einbuchtung des La Plata ist dem Umstande zuzuschreiben, dass der Strom dort unmittelbar an dem Ufer noch eine Tiefe von 5 *m* hat, so dass man hoffen darf, hier von allen den Nachtheilen verschont zu bleiben, welche in Buenos-Ayres durch die seichte Beschaffenheit des Stromes geschaffen werden; allerdings war man sich darüber klar, dass man hier erst künstliche Einrichtungen treffen müsse, um den Schiffsverkehr gewissermaßen in die Nähe der Stadt zu rücken. In dieser Beziehung hat man sich in folgender Weise geholfen. Vom Strome aus wurden zwei nicht breite Canäle von entsprechender Tiefe senkrecht gegen die Stadt gezogen und an ihrem stadtwärtigen Ende durch einen Quercanal verbunden, der sich zu einem Bassin erweitert; die Schiffe haben nun durch den einen dieser Canäle in das Bassin einzulaufen, und nach Löschung ihrer Ladung durch den anderen Canal wieder auszulaufen. —

Die großartige Idee zur Anlage der neuen Stadt soll von dem damaligen Präsidentschaftscandidaten Rochas stammen. Ihre schnelle Ausführung zeigt von dem enormen Reichthum des Landes; ob aber alle die an das Unternehmen sich knüpfenden hochfliegenden Hoffnungen sich auch in vollem Maße erfüllen werden, dies kann natürlich nur die Zukunft lehren.

Die Meinungen darüber sind getheilte; ebenso wird die von uns früher angedeutete Ansicht, dass die Gründung von La Plata vornehmlich einem politischen Bedürfnisse entsprungen sei, nicht allseitig als die richtige angesehen. Es gibt Leute genug in Buenos-Ayres und in Argentinien überhaupt, welche finden, dass ein Bedürfnis nach Anlage einer zweiten großen Hafen- und Handelsstadt an dem La Plata keineswegs vorhanden war, und dass die vom Staate beigetragenen Millionen besser zur Erweiterung des Riachuelo-Hafens von Buenos-Ayres zu genügendem Umfange ausgegeben worden wären; vielleicht ist das Urtheil mancher Anhänger dieser Ansicht etwas durch die Besorgnis getrübt, dass ein Aufblühen von La Plata in gewissem Grade untrennbar von gleichzeitigen Einbußen für Buenos-Ayres sei. Der politische Vortheil der »Föderalisirung« der Bundeshauptstadt mag endlich nicht jedem klar sein, oder von anderen selbst wieder als kein Vortheil, sondern eher als ein Nachtheil angesehen werden. Es ist nur zu begreiflich, dass bei einer Unternehmung von solchem Umfange die verschiedensten Interessen tangirt und demnach auch die Urtheile sowie die Prognostica in den verschiedensten Richtungen beeinflusst werden. Auch darf man sich nicht wundern, wenn man leidenschaftlich gefärbten Ansichten begegnet, welche die ganze Unternehmung an und für sich perhorresciren, und sie als den gelungenen Coup eines Ringes von kühnen Speculanten darstellen. Man kann in Buenos-Ayres von Personen, an deren *bona fide* nicht zu zweifeln ist, oft genug erzählen hören: dass noch bevor etwas von dem ganzen Projecte oder gar von der bevorstehenden Gesetzesvorlage bekannt war, die ganzen an der Ensenada liegenden Terrains von »Eingeweihten« um Spottpreise angekauft wurden, und nach Inkrafttreten des gedachten Gesetzes mit großem Gewinne an Speculanten weiter verkauft wurden, welche nun wieder bei der Parcellirung und dem Detailverkauf der Bangründe enorme Summen profitirten. Es ist bezeichnend für die Formen, welche die Speculation in Bangründen hier annahm, dass die Regierung, um nicht die reelle Baulust von den Grundspeculanten allzusehr bewuchern zu lassen, sich zu einer Verfügung entschließen musste, welche die empfindliche Besteuerung der nicht verbauten Baugründe anordnete. Hiedurch

wurde es wenigstens erreicht, dass die Besitzer von Baugründen trachteten, dieselben an Mann zu bringen, statt eine weitere Wertzunahme derselben abzuwarten, und dadurch die Baulust abzuschrecken und die Errichtung der Stadt zugleich zu verzögern.

Nicht viel Erfreulicheres hört man über die enormen Gewinne, welche bei Herstellung der öffentlichen Gebäude der auf eine halbe Million Einwohner berechneten Stadt von den Unternehmern gemacht worden sein sollen. Alle diese Gebäude stehen in ihrer Pracht vollendet da, aber es wird wohl noch eine Reihe von Jahren brauchen, bis sie im Einklange mit der wirklichen Bedeutung der Stadt stehen mögen.

Alles Geld, welches bis jetzt — die Privatbauten natürlich ausgenommen — auf die Stadt La Plata verwendet worden ist, wurde von dem Staate Buenos-Ayres aufgebracht. Einen Nutzen, welcher diese bedeutenden Investitionen indirect verzinsen und amortisiren mag, wird die Stadt La Plata erst in einer späteren Zukunft dem Lande bringen können; die erste Bedingung hiezu ist die Vollendung der Hafenbauten. Die Sicherheit und Bequemlichkeit, welche diese letzteren der Schiffahrt bieten werden, können allerdings zur Folge haben, dass die Schiffahrt von Buenos-Ayres nach der neuen Stromstadt abgelenkt wird. Gegenwärtig aber — bemerkt treffend Fregattenkapitän Müldner — kann man La Plata noch mit einem Luxusgarten vergleichen, dessen Anlage und Erhaltung große Summen verschlingt, und der dafür als Erträgnis und eigenes Erzeugnis jährlich einige nach Gebür bewunderte Blumensträuße liefert. —

Nach beinahe vierthalbmonatlichem Aufenthalte vor Buenos-Ayres war für ALBATROS die Zeit gekommen, im Sinne der neuen von der obersten Marinebehörde dem Schiffscommandanten ertheilten Instructionen, die Rückreise nach den europäischen Gewässern zu unternehmen. Während dieser Rückreise sollte Fregattenkapitän Müldner mit seinem Schiffe zuerst die Capstadt, und dann einige Punkte an der afrikanischen Westküste besuchen, nach welchen Orten wir nun mit unserer Reiseschilderung den ALBATROS begleiten wollen.

Nachdem am 15. Juni das Schiff vollkommen seeklar gemacht, Kohlen und Lebensmittel, sowie auch ein Vorrath an lebendem Vieh eingeschifft worden waren, trat ALBATROS am folgenden Tage, d. i. am 16. Juni morgens die Traversade des Oceans nach dem nächsten Bestimmungsorte, nämlich der Tafelbai des Caps der guten Hoffnung an. Das Lichten der Anker nahm einige Zeit in Anspruch, da beide Anker des ALBATROS durch darüber geworfene Vertaüungen anderer Schiffe unklar geworden waren; erst um $7^h 55^m$ morgens konnte von dem Ankerplatze in der *Boca de Riachuelo* aus in Bewegung gesetzt werden. Zur Hilfeleistung bei dem complicirten Manöver, welches erforderlich war, um das Schiff aus dem beengten und von dicht aneinander verankerten Schiffen erfüllten Hafen herauszuführen, war dem ALBATROS von Herrn N. Mihanovich ein Lotse und ein kleiner Schleppdampfer unentgeltlich beigestellt worden. Als das Schiff an der Mündung des Canals angelangt war, welcher vom La Plata zum Riachuelo führt, wurde der Lotse ausgeschifft. Das Schiff setzte seinen Curs gegen das Leuchtschiff von *Chico* fort.

Es herrschte trübes, regnerisches Wetter, welches den Commandanten wegen der sehr behinderten Aussicht in dem engen und unsicheren Fahrwasser zwang, zweimal auf kurze Zeit zu ankern, um ein Aufhellen des Wetters zu

Digitized by Google

erwarten. Die Nacht vom 16. auf den 17. Juni wurde aus den gleichen Gründen vor Anker zugebracht. Am Morgen des 17. wurde die Fahrt fortgesetzt, und steuerte man, nach Möglichkeit von Gaffelsegeln und Klüvern Gebrauch machend, unter Dampf gegen das Leuchtfeuer der Kürassier-Bank. Dieses Leuchtfeuer wurde um $11^h\ 15^m$, Punta Indio um $11^h\ 57^m$ vormittags passirt. Die weitere Fahrt führte das Schiff auf 7 Meilen von Punta Piedras vorbei. Um $3^h\ 45^m$ nachmittags trat das Schiff aus dem bräunlichgelb gefärbten Flusswasser, in das gänzlich ohne Übergang scharf abgegrenzte grünlichblaue Seewasser. Gleichzeitig wurde eine Abnahme der Wassertemperatur, welche bisher 13,2° betragen hatte, auf 12,1° beobachtet, welche Wassertemperatur um 8 Uhr abends noch weiter auf 11,5° fiel.

Um $7^h\ 30^m$ ließ der Schiffscommandant die Kesselfeuer zurückschieben und die Maschine abstellen; die Segel wurden zur Fortsetzung der Fahrt beigesetzt. Der Curs wurde nach O z. S $^1/_4$ S genommen und bis 4 Uhr morgens des 18. Juni 31,9 Meilen in diesem Curse gesegelt. Die während der Zurücklegung dieser Wegstrecke constatirte Stromversetzung nach NW z. N veranlasste eine Cursänderung nach SO $^1/_2$ S, um das Schiff in der entsprechenden Entfernung bei den Rouen- und French-Untiefen vorbei zu bringen; dieser Curs konnte nur mit Zuhilfenahme der Maschine eingehalten werden; um 9 Uhr vormittags, als die eben erwähnten Untiefen passirt waren, ließ der Schiffscommandant die Maschine wieder außer Gebrauch setzen und Quersegel beisetzen. Scharf am Winde steuernd, trachtete man das Schiff so nahe als möglich an dem wünschenswerten Curse zu halten; vom Mittag des 18. bis zum Mittag des darauffolgenden Tages constatirte man eine Stromversetzung von 30 Meilen nach NO. Der Nachmittag des 19. brachte eine langsame Drehung des Windes zuerst nach SSO, gegen Abend setzte aber nach kurzer Windstille Brise aus NNO ein, welche nun gestattete, den Curs SO z. O einzuschlagen.

Während der Morgenwache des 20. Juni wurde binnen einer halben Stunde eine Zunahme der Wassertemperatur von 10,2° auf 18,5° beobachtet; es entsprach diese Beobachtung der diesfälligen Anmerkung auf der englischen Seekarte; ebenso war dies der Fall mit der am folgenden Tage beobachteten Abnahme der Wassertemperatur von 17° auf 13,5°.

Die Winde etablirten sich nun zwischen SSW und NNW und frischten namhaft auf; zeitweise nahmen dieselben einen geradezu stürmischen Charakter an. Das Schiff machte mit diesen Winden bei stets sehr hochgehender See in den nächsten Tagen eine recht günstige Fahrt. Am 24. wehte ein stürmischer WNW-Wind; in den Abendstunden dieses Tages beobachtete man starkes Wetterleuchten in dem ersten und zweiten Quadranten, worauf sehr heftige Regenböen aus WNW in Begleitung von Donner und Blitzschlägen niedergingen, während welcher elektrischer Entladungen am Topp des Großmastes, an den Raanocken und an den Klüverleitern Sanct Elms-Feuer sichtbar wurden. Kurz nach Mitternacht heiterte sich der Himmel etwas auf; die steife Brise und sehr hochgehende See hielten aber bis zum Abend des 25. an, zu welcher Zeit die Brise gegen West und Süd drehend langsam abzuflauen begann. Im Laufe des Nachmittags des 26. frischte aber die mittlerweile nach NW zurückgegangene Brise wieder namhaft auf und steigerte sich in den Morgenstunden des 27. zum Sturme in der Stärke 10, vor welchem das Schiff heftig rollend mit dichtgerefften Marssegeln und Fock-

segel die größte bishin beobachtete Fahrtgeschwindigkeit von 9,6 Meilen stündlich erreichte. Die Sturmesstärke des Windes hielt zwar nicht lange an, aber die Richtung der Winde blieb während der nächsten Tage eine günstige, und die Stärke derselben immerhin eine solche, dass das Schiff eine recht ansehnliche Wegesstrecke täglich zurücklegen konnte.

Am 4. Juli vormittags gelangte das Schiff in Sicht der auf 75 Meilen entfernten Insel Tristan da Cunha, und um 2 Uhr nachmittags ward auch die benachbarte Inaccessible-Insel gesichtet. Gleichzeitig beobachtete man mehrere Partien des hier in großen Mengen vorkommenden Riesenseetangs, *Fucus Giganteus.*

Die Instructionen des Schiffscommandanten gestatteten ihm, im Falle die Verhältnisse dies ermöglichen sollten, einen kurzen Aufenthalt mit dem Schiffe vor der kleinen Niederlassung auf Tristan da Cunha zu nehmen, um mit den Bewohnern dieser Niederlassung, welche mit einem großen Theile ihrer Bedürfnisse auf solche zufällige Besuche durch vorbeifahrende Kriegsschiffe angewiesen sind, in Verkehr zn treten. Der Commandant des ALBATROS ließ demzufolge am Nachmittage des 4. Juli die Kessel füllen und die Feuer unter denselben vorläufig zum Zwecke des Wasserdestillirens anzünden, um vorkommendenfalls die Maschine zur Annäherung an die kleine Niederung der Insel benützen zu können, auf welcher sich die arme, kleine Colonie befindet. Durch das Schraalen der Brise sah man sich veranlasst, am Abende auf 12 Meilen W z. N von Inaccessible zu wenden und unter gekürzten Segeln einen Bord zurück zn machen. Um 2 Uhr nach Mitternacht wurde wieder gewendet und der Bord gegen Tristan da Cunha genommen. Mit entsprechend vermehrten Segeln steuerte man nun auf die Nordwestspitze der Insel zu, wo sich die Niederlassung befindet.

Zum lebhaften Bedauern des Schiffscommandanten und des Stabes gestalteten sich aber die Verhältnisse derart, dass jeder Versuch, mit der im Ocean isolirten kleinen Gemeinde auf Tristan da Cunha in Verkehr zu treten, außer den Bereich der Möglichkeit gerückt wurde. Im Laufe der Nacht und in den Morgenstunden schraalte der Wind nämlich derart, dass der Seegang völlig senkrecht gegen die einzige Stelle der Küste von Tristan da Cunha gerichtet war, wo eine Landung überhaupt, wenn auch stets nur unter den günstigsten Verhältnissen bezüglich Richtung und Stärke des Seeganges möglich ist. Unter den obwaltenden Verhältnissen aber wäre jeder Versuch einer Landung mit dem sicheren Verluste des Bootes und seiner Bemannung verbunden gewesen; es blieb also nichts anderes übrig, als das Vorhaben aufzugeben, mit Tristan da Cunhas Bewohnern in Berührung zu treten; ein Abwarten besserer Verhältnisse hätte einen Zeitaufwand erfordert, zu welchem der Schiffscommandant nach dem Inhalte seiner Instructionen nicht berechtigt war. — Fregattenkapitän Müldner ließ demnach um $10^h 15^m$ vom Winde abfallen und nahm den Curs südlich von der Insel vorbei; während des Passirens der Insel, was auf eine Distanz von 3 Meilen geschah, stürzten einige schwere Windböen von dem hohen Tafellande der Insel herab.

Gleich nach Passirung der Insel ließ der Schiffscommandant die Maschine wieder außer Gebrauch setzen, um die Reise mit Benützung der Segel fortzusetzen.

Der Aufenthalt des Schiffes zwischen den Inseln Tristan da Cunha und Inaccessible war dazu benützt worden, durch astronomische Beobachtungen den Stand der Schiffschronometer zu verificiren; es ergaben sich nur sehr

geringe Abweichungen von dem berechneten Gange dieser wichtigen Instrumente.

Bis zum Abende des 7. Juli gestatteten nördliche, langsam abflauende Brisen östlichen Curs einzuhalten. Während der folgenden Nacht trat Windstille ein, und am Morgen des 8. Juli setzte nach leichtem SO ein frischer Wind aus ONO ein, der gegen Mittag des 9. nach NNW, dann nach WNW und gegen Abend über SW nach SSO umlief, wobei das Schiff die südl. Breite von 37° erreichte. Endlich setzte sich der Wind in ziemlicher Frische im NO fest; mit Backbordhalsen scharf an diesem Winde steuernd, wurde das Schiff im Laufe der nächstfolgenden drei Tage bis 39° 45′ Südbreite abgedrängt. So ungewöhnlich das Einsetzen von anhaltenden nordöstlichen Winden in dieser Gegend des südatlantischen Oceans ist, so abnorm war auch der hohe Barometerstand von 781 *mm*, welcher während des Herrschens dieses ungewöhnlichen Windes, und zwar am Abende des 11. Juli beobachtet wurde.

Erst am 14. raumte die Brise soweit über Norden, dass man den Curs wieder gegen das Cap richten konnte. Zwei Tage später hatten aber die Brisen vollständig abgeflaut, während der Barometerstand fortgesetzt in abnormer Höhe sich erhielt. Der Schiffscommandant war hiedurch zum Schlusse berechtigt, dass nicht sobald wieder auf günstige westliche Brisen gerechnet werden dürfe; er entschloss sich deshalb für einige Zeit die Maschine in Betrieb zu nehmen, um im Curse steuernd möglicherweise in Regionen günstigerer Windverhältnisse zu gelangen. Diese Voraussicht traf auch in entsprechender Weise zu; nach 24 Stunden hatte der Wind soweit geraumt, dass auf die ferneren Dienste der Maschine verzichtet werden konnte, und man machte neuerdings unter Segel gute Fahrt im Curse, indem der Wind stetig auffrischte und in den Morgenstunden des 18. sogar bis zu Sturmesstärke zunahm. Doch schon am Nachmittage des 18. nahm der günstige Wind rasch an Stärke ab, und gegen Abend trat zuerst Windstille ein, welche bald wieder leichten Brisen aus NO wich. Der Schiffscommandant entschloss sich alsbald neuerdings auf einige Zeit die Dampfkraft zu benützen; nach dritthalb Stunden konnte aber wieder zur Benützung der Segel übergegangen werden, da der Wind um 11 Uhr abends auf NNW, später auf West in zunehmender Frische gedreht hatte.

Noch ein drittesmal musste die Maschine in Betrieb gesetzt werden, als am Abende des 19. Juli die mittlerweile nach SW übergegangene Brise abflaute; man erhielt diesmal die Maschine auch im Gebrauche, als die Brise wieder günstigere Verhältnisse anzunehmen begann, um nicht angesichts der schon erreichten Nähe des Bestimmungshafens zuviel Zeit zu verlieren.

Bei Tagesanbruch des 20. kamen die Berge des Caplandes in einer Entfernung von 24 Meilen in Sicht. Um 9 Uhr vormittags wurden die Quersegel, bald darauf auch Gaffelsegel und Klüver festgemacht, und um $10^h 24^m$ kam der Hafenmeister von Capstadt an Bord. Unter der Leitung des Hafenmeisters wurde S. M. Schiff ALBATROS um $11^h 15^m$ an die Nordostseite der sogenannten *East-Jetty*, d. i. des östlichen Wellenbrechers gebracht und längs dieses Quais vierkant vertaut. —

In dem Berichte, welchen Fregattenkapitän Müldner über die von seinem Schiffe vollführte Traversade des südatlantischen Oceans erstattete, bemerkt er rücksichtlich der während dieser Fahrt angestellten meteorologischen Beobachtungen Folgendes.

Digitized by Google

Die meteorologischen Beobachtnngen stimmten im allgemeinen mit den diesfälligen Angaben im Atlas der deutschen Seewarte überein; eine bemerkenswerte Ansnahme machten aber die Windrichtungen, welche seit dem 8. Juli häufig genng ans dem ersten und zweiten Quadranten eintraten, während nach dem Atlas ansschließlich solche aus dem dritten und vierten Quadranten zn erwarten gewesen wären.

Die größte Abweichnng aber, welche von den Angaben sowohl des schon genannten als auch anderer nautischer Behelfe wahrgenommen wurde, betraf die Variation der Magnetnadel. Die an Bord über diesen wichtigen Gegenstand angestellten regelmäßigen Beobachtungen zeigten schon Differenzen von den Angaben der nautischen Behelfe, als das Schiff erst die Länge von 45° erreicht hatte. Die größten Differenzen zeigten sich im Betrage von 2° 30′ (in 7° westl. Länge), von da an gegen das Cap wieder gleichmäßig abnehmend. Fregattenkapitän Müldner versäumte nicht, während der Dauer des Anfenthaltes des ALBATROS vor Capstadt an der dortigen hochberühmten Sternwarte Erkundigungen über diesen Gegenstand einholen zu lassen. Diese Erkundigungen ergaben aber ein durchans unbefriedigendes Resultat, indem man erfuhr, dass die Cap-Sternwarte seit zehn Jahren die magnetischen Beobachtnngen ans ihrem Arbeitsprogramme gestrichen hatte. Doch ist es immerhin aller Beachtung wert, dass der Director der Sternwarte dem Commandanten des ALBATROS mittheilen konnte, es seien im Laufe der letzten Jahre ähnliche Anskünfte über den Verlauf der Isogonen schon von mehreren Schiffen verlangt worden, welche sich höchst wahrscheinlich zu den gestellten Anfragen durch ähnliche Erfahrnngen bewogen gesehen haben mögen, wie sie an Bord des ALBATROS gemacht worden sind.

Schließlich mag noch die Bemerkung hier Platz finden, dass das Schiff während der ganzen oceanischen Überfahrt stets von zahlreichen Schwimmvögeln begleitet war; *Procellaria Capensis L.* wurde am häufigsten wahrgenommen; der Namensvetter des Schiffes, der im Ocean so häufige Albatros, *Diomedea Exulans*, zeigte sich erst in der Nähe von Tristan da Cunha; von *Fucus Giganteus*, dem Riesenseetang, wurden kleinere Partien 70 Meilen westlich und dann abermals 50 Meilen östlich der Cunha-Inselgruppe beobachtet. —

Digitized by Google

Südafrika.

Digitized by Google

12. Capland.

Es müsste von großem Interesse sein, den Ursachen nachzugehen, welche zur Folge hatten, dass zur selben Zeit, zu welcher Scharen von abenteuerlustigen und gewinnsüchtigen Europäern die neuentdeckte amerikanische Inselwelt zu überschwemmen begannen, das schöne und vielversprechende, noch um einige Jahre früher entdeckte Land im äußersten Süden Afrikas nahezu vollständig unbeachtet bleiben konnte. In der That vergingen mehr als anderthalb Jahrhunderte nach der Entdeckung des Caps der Stürme, bevor der erste Versuch einer bleibenden Niederlassung daselbst gemacht wurde. Nicht einmal eine förmliche Besitzergreifung seitens der Entdecker hatte stattgefunden; die holländisch-ostindische Gesellschaft begegnete keinem Widerspruche, als sie im Jahre 1652 den im indischen Dienste verdienstvoll gewordenen Schiffsarzt Jan A. v. Riebeck zur Besitzergreifung des Caplandes und zur Gründung einer kleinen unbedeutenden Niederlassung dahin absandte. Die kleine Schar von etwa 100 Personen landete in der Tafelbai, und an der Stelle, wo sie ihr erstes Lager aufschlug, erhebt sich heute die Hauptstadt der großen südafrikanischen, unter englischer Herrschaft stehenden Föderation. Kein anderer Zweck leitete die holländisch-ostindische Gesellschaft bei Gründung der kleinen Colonie als die Absicht, den zwischen dem Mutterlande und Ostindien verkehrenden Schiffen auf der weiten, mehrere Monate beanspruchenden Reise einen Zwischenhafen zu schaffen, in welchem Wasser und frische Lebensmittel eingenommen, und etwaige dringende Ausbesserungen des Schiffes vollführt werden konnten.

In keiner Weise wurde etwa dahin gewirkt, dass die Colonie sich vergrößern und erstarken hätte können; eine Reihe von beschränkenden Bestimmungen hielt jeden bedeutenderen Zuzug ferne. Die Ansiedelung wurde anfänglich nur ausgedienten Soldaten der Land- und Seemacht gestattet, wobei die verheirateten Leute den Vorzug genossen; diese Ansiedler mussten sich verpflichten, zehn Jahre in der Colonie zu bleiben, ihre Kinder aber durften vor erreichtem zwanzigsten Lebensjahre dieselbe nicht verlassen. Achtzehn Jahre nach Gründung der ersten Niederlassung zählte man erst 89 europäische Bewohner; und es dauerte weitere vierzehn Jahre, bis ein etwas lebhafterer Zuzug von Colonisten platzzugreifen begann. Dazu trug die Revocation des Edictes von Nantes einen guten Theil bei, da sich viele französische und auch andere verfolgte Protestanten veranlasst fanden, im südlichen Afrika eine neue Heimat zu suchen. Diese Franzosen waren es, welche

die Weincultur in dem Caplande zu Aufschwung brachten, und noch gegenwärtig sind zahlreiche Familien im Lande ansässig, welche direct von diesen ersten französischen Einwanderern abstammen.

Die engherzigen Grundsätze, von welchen die Regierungsweise der holländisch-ostindischen Compagnie sich leiten ließ, waren jeder gedeihlichen und rascheren Entwicklung der Capcolonie sehr hinderlich. Die Beurtheilung scheint eine gerechte zu sein, welche der englische Historiker Noble über die anderthalb Jahrhunderte holländischer Herrschaft am Cap der guten Hoffnung in folgende Worte zusammenfasst:

„*The history of the country under the Dutch East India Company's rule shows, that there was a continuous but vain struggle on the part of the free burghers to obtain some relaxation of the capricious and oppressive fiscal and sumptuary enactments of the governement, which not only excluded them from all participation in foreign trade, but hampered them in all their internal transactions.*“

Wenn auch nicht übersehen werden darf, dass dieses englische Urtheil vielleicht von dem begreiflichen Wunsche etwas beeinflusst sein mag, die im Jahre 1795 stattgehabte Unterwerfung des Caplandes seitens Englands unter dem Gesichtspunkte einer Wohlthat für die Bevölkerung auffassen zu machen, so ist doch die Thatsache unbestreitbar, dass im Laufe des vorigen Jahrhunderts die Verbreitung der immer noch spärlichen weißen Bevölkerung über verhältnismäßig sehr weite Strecken des Caplandes hauptsächlich auf den Wunsch der Ansiedler zurückgeführt werden darf, durch größere Entfernung ihrer Anwesen von dem Sitze der Regierungsgewalten ein erheblicheres Maß von Freiheit zu erlangen. Dieser Erscheinung verdankten sehr zahlreiche neu entstehende Ansiedlungen ihr Dasein; und im Jahre 1780 war eine weiße Bevölkerung von 6600 Männern, 1931 Weibern und 1287 Kindern über ein Territorium zerstreut, welches nicht viel kleiner war als dasjenige der heutigen Capcolonie [1]).

Wenn man von dem kurzen Zeitraume von 1803—1806 absehen will, während dessen die Capcolonie nach den Bestimmungen des Friedens von Amiens an Holland zurückgefallen war, so kann man sagen, dass seit 1795 England über das Capland herrscht. Die Entwicklung der Capcolonie zu dem, was sie bis heute geworden ist, wird deshalb meistens als ausschließlich englisches Verdienst angesehen. Doch darf man gerechterweise nicht übersehen, dass die Engländer nach der zweiten Besitzergreifung durchaus nicht mehr die Zustände vorfanden, wie nach der ersten Eroberung des Caplandes; die batavische Republik hatte die Colonie in freisinnigster Weise, und durchaus nicht nach dem Beispiele der engherzigen holländisch-ostindischen Compagnie verwalten lassen. Allerdings hatten die neuen liberalen Einrichtungen erst wenig Zeit gehabt sich einzuleben und ihre wohlthätigen Folgen fühlbar zu machen.

---

[1]) Diese Zahlen tragen das Gepräge der Genauigkeit an sich; aber leider fehlt eine Angabe über die gleichzeitige Stärke der eingeborenen Bevölkerung. Der Census, welchen die Engländer nach der zweiten Besitzergreifung des Caplandes aufnahmen, ergab für das Jahr 1807 eine Bevölkerungszahl von 73 663 Seelen, worunter 26 720 von europäischer Abstammung; im Jahre 1865 zählte man 566 158, im Jahre 1875 721 435 Einwohner, wobei die Racen wieder nicht getrennt erscheinen. Immerhin ist ein Anwachsen der Bevölkerung des Caplandes in rapider Progression unverkennbar.

Unmittelbar nachdem die Colonie an England gekommen war, wurden alle Handelsmonopole, welche von altersher die Production bedrückt hatten, gänzlich aufgehoben; und dieser wichtigsten, auch während des batavischen Interregnums aufrecht erhaltenen Maßregel folgten nach Restaurirung der englischen Herrschaft im Jahre 1806 nach und nach eine Reihe von weiteren wohlthätigen Reformen. Vielleicht die wichtigste unter denselben war die Einführung reisender Gerichtshöfe, wodurch die Majestät des Gesetzes auch in den weitab liegenden Ansiedlungen zur Geltung gebracht werden konnte, wo man bishin gewöhnt war, sowohl untereinander als gegenüber den Eingebornen nur nach dem Rechte vorzugehen, welches durch Selbsthilfe aufrecht erhalten werden konnte; in die Verhältnisse des Grundbesitzes wurde nun Ordnung und Rechtssicherheit gebracht. Diese grundlegenden Einrichtungen knüpfen sich an den Namen des Gouverneurs Sir John Craddock. Dem Nachfolger Craddock's, Lord Charles Sommerset, kommt das große Verdienst zu, erkannt zu haben, dass die Einwanderung in das von Weißen im Verhältnisse zu seiner großen Ausdehnung nur sehr schwach bevölkerte Land, energisch gefördert werden müsse, um namentlich die Grenzdistricte gegen die kriegerischen Kaffernstämme besser zu schützen, welche schon mehrmals bedeutende Anstrengungen mit Waffengewalt nothwendig gemacht hatten. Lord Sommerset wusste es zu erreichen, dass die englische Regierung 50 000 £ für Zwecke der Einwanderung in die Capcolonie zur Verfügung stellte; man brachte durch entsprechende Verwendung dieser Geldsumme an 4000 Einwanderer in die Colonie, welche zumeist in den nördlichen und östlichen Districten angesiedelt wurden (1821). Wenn dies auch ein namhafter Zuzug genannt werden konnte, so war die Übermacht der Weißen in den Territorien der Capcolonie doch noch nicht derart erreicht, dass den Kaffern die Lust zu kriegerischem Auftreten völlig benommen gewesen wäre; Beweis hiefür der (sogenannte erste) Kaffernkrieg, der im Jahre 1834 anbrach; selbst in den Jahren 1846 und 1850 gab es noch bedeutendere Erhebungen dieser Stämme, deren Unterdrückungen man gewöhnlich als den zweiten und dritten Kaffernkrieg bezeichnet.

Eine viel größere Bedeutung als diese Kriege, in welchen die Colonisten doch immer, wenn auch mitunter nur mit schweren Opfern Sieger blieben, hat die Thatsache, dass die englische Regierung trotz aller Fürsorge, welche sie der neuerworbenen Colonie angedeihen ließ, doch in keiner Weise vermochte, sich die Zuneigung der zu überwiegendem Theile holländischen Bevölkerung zu erringen; ja manche der englischen Regierungsmaßregeln, so vor allem das Verhalten der englischen Regierung in der Sclavenfrage, trugen dazu bei, die Bevölkerung immer mehr und mehr zu entfremden. Dem Verbote des Sclavenhandels folgten bald gesetzliche Einrichtungen, welche dem Weißen kaum mehr einen Vorzug vor dem freien Eingebornen ließen; die schwer genug errungenen Erfolge in den Kaffernkriegen wurden von der englischen Regierung nach Meinung der Colonisten durchaus nicht genügend ausgebeutet; endlich kam noch die für das Cap gleichwie für die übrigen englischen Colonien gleich verbindliche vollständige Aufhebung der Sclaverei dazu. Nicht allein verloren die Colonisten hier wie anderwärts durch die Befreiung der Sclaven ihre Arbeitskräfte, sondern es traten noch andere Umstände hinzu, welche die Unzufriedenheit auf das höchste Maß zu steigern geeignet waren. Die an und für sich als unzureichend erachtete Entschädi-

gungssumme[1]) wurde den Colonisten in Anweisungen ausbezahlt, welche nur allein in London zu Geld gemacht werden konnten, und die Folge davon war, dass man an Ort und Stelle, wo man des Geldes gerade in der ersten Zeit nach der Sclavenbefreiung besonders bedürftig war, nur mit enormen Escompteverlusten zu seinem Gelde kommen konnte. Die Sclavenemancipation kann, wenn nicht als die alleinige, so doch gewiss als eine der Hauptursachen angesehen werden, welche in einem sehr großen Theile der holländischen Bevölkerung des Caplandes den Entschluss zur endlichen Reife brachte, sich durch Massenauswanderung der englischen Herrschaft zu entziehen[2]). Während der Jahre 1835 und 1836 erfolgten die ersten jener beschwerlichen Züge nach Norden in die Wildnis, wo die Holländer sich eine neue Heimat gründen wollten. Die Anzahl von Einwohnern, welche das englische Capterritorium während dieser beiden Jahre verlor, wird von 5000—10 000 schwankend angegeben. In weiterer Folge führte diese Auswanderung zur Gründung der südafrikanischen Freistaaten holländischer Nationalität, deren Nachbarschaft und wenig versöhnliche Gesinnung, der englischen Capcolonie bekanntlich bis in die neueste Zeit eine Quelle von mancherlei Verlegenheiten geblieben ist.

Gewiss hat die Massenauswanderung der holländischen Bevölkerung mächtig dazu beigetragen, der großbritannischen Regierung die Augen darüber zu öffnen, dass die bisbin im südafrikanischen Gebiete befolgte Regierungspolitik nicht geeignet sein könne, das Land erstarken und aufblühen zu machen; gleichwohl dauerte es bis zum Jahre 1853, bevor man sich entschloss, der Capcolonie eine Regierungsform zuzugestehen, welche auf der Volksvertretung basirte. Die segensreichen Folgen dieser neuen Institution ließen keineswegs lange auf sich warten; das junge Parlament der Capcolonie geizte in keiner Weise mit den Mitteln, welche nöthig erschienen, um dem Lande jeglichen Aufschwung zu sichern. Man bezeichnet das erste Jahrzehnt nach Einführung der Repräsentativverfassung im Caplande als die Periode des raschesten materiellen und culturellen Fortschrittes. Der Grenzvertheidigung wurde die nächste Aufmerksamkeit zugewendet; das Communicationswesen zu Lande und zur See wurde in aller Weise gefördert, Straßen, Brücken, Eisenbahnen und Telegraphenlinien, sowie die nöthigen Leuchtfeuer errichtet; Bewässerungsanstalten wurden in Angriff genommen.

---

[1]) Vergleiche »Reise S. M. Schiff Zrinyi nach Westindien«, Seite 153.

[2]) Der berühmte englische Historiker James Anthony F r o u d e lässt sich einzig von der Pflicht des Geschichtsschreibers, unverblümte Wahrheit zu geben, die Feder führen, indem er über die Entwicklung der Dinge in der Capcolonie von der zweiten englischen Occupation bis zum Beginne der holländischen Auswanderung das Folgende schreibt: *»The Cape Dutch resisted — fought a gallant action, in which they were largely helped by native allies; they yielded only in the belief that, as before, the occupation would be temporary, and that their country would be given back to them when the struggle was over. It was not given back. At the Congress of Vienna, they found themselves transferred permanently to the english dominion, without their own consent beeing either obtained or asked for. They had made the country what it was, had set up their houses there, had done no one any harm, and had been in possession for seven generations. They were treated as »adscripti glebae« as part of the soil. They resented it; the hotter spirits resisted; t h e y w e r e c a l l e d r e b e l s , a n d w e r e s h o t a n d h a n g e d i n t h e u s u a l f a s h i o n. If we had been wise, we had made allowance for the circumstances under which the Cape had come into our hands; whe should have tried to reconcile the Dutch to an alien rule, by exeptional consideration. We did make an exeption, but not in their favour. We justified our conquest to ourselves by taking away the character of the conquerred, and we constituted ourselves the champion of the coloured races against them, as if they were*

Besondere Sorgfalt wandte man der Regelung und Förderung der Einwanderung zu; als markantes Beispiel hiefür sei erwähnt, dass im Jahre 1856, nach Beendigung des Krimkrieges, der größte Theil der deutschen Fremdenlegion, welche in englischem Solde an diesem Kriege theilgenommen hatte, in der Stärke von etwa 2300 Mann in den Grenzdistricten des englischen Caplandes angesiedelt wurde. Man hatte allen Grund, sich zu den Erfolgen zu beglückwünschen, welche diese kräftigen arbeitsamen Einwanderer bald aufzuweisen hatten[1]); ihre kriegerischen Erfahrungen und Eigenschaften ließen

---

oppressors and robbers. After the peace, slave emancipation was the question of the day. They were slave-owners, but so were we; had been sinners alike. We repented and voted over twenty millions to clear ourselves of the reproach. We expected that the Dutch should recognise as instantaneously as ourselves the wickedness of the institution; and because they are a deliberate and slow people, not given to enthusiasm for new ideas, they fell in disgrace with us, where they have ever since remained. Slavery at the Cape had been rather domestical then predial; the scandals of the West India plantations were unknown among them. The slaves were part of theyr family and had always been treated with care and kindness. They submitted to the emancipation because they could not help themselves; but when the compensation came to be distributed, the terms offered them were so much less favourable than had been allowed to the planters at Jamaica and Barbadoes, were so unequal in themselves and were embarrased with so much technical conditions, that many of the dutch farmers refused to accept them. They dismissed their slaves freely, and to this day have never applied for the moderate sums which they might with difficulty have obtained.«

Froude erwähnt nun die übeln Wirkungen der Aufhebung jener Gesetze, welche vor der Sclavenemancipation die Freizügigkeit der Farbigen beschränkte, wodurch nun ein für die Farmer äußerst empfindliches Vagantenthum im Lande einriss; und er sagt weiter über die Haltung der holländischen Boers und ihr Verhältnis zu den herrschenden Engländern: »*Because the Dutch objected to these measures, they were regarded in England as slaveowners at heart, as barbarians and tyrants, as illiterate savages and the real cause of all that had gone wrong. The unfavourable impression of them became a tradition of the English press, and unfortunately of the Colonial Office. We had treated them unfairly as well as unwisely, and we never forgive those whom we have injured.*

The Cape Dutchman, or Boer, as we call him, is a slow, good-humoured person, not given to politics, occupied much with religion and his private affairs, and if let alone, with some allowance for his habits and opinions, would have long since forgotten his independence, would have acquiesced in the inevitable, and become the most conservative, and last revolutionary of the Queens subjects. And the Colonial Office, if free to act by its own judgement, would, for its own sake, long ago have followed a conciliatory policy. But colonial secretaries have to consider their party in parliament, and members in parliament have to consider their constituents and public opinion. Slave emancipation was the special glory of the english people, and there was no safer road to public favour than to treat those who were usound on this greatest of questions, as beyond the pale of consideration. The Boers had, or imagined they had, a list of grievances, large and small, as long as an Irishman's, and sufferers of wrong have a longer memory than the inflictors of wrong. Impatient of a yoke which calumny made intolerable, a swarm of them took wing in 1835 and 1836, packed their goods in their waggons, gathered their flocks and herds about them, and struck off for the unknown wilderness to the north of the Orange River. (*J. A. Froude, Oceana, 1887.*)

[1]) Joh. N. Dalton gibt die Anzahl der im Jahre 1858 durch Sir George Grey in Britisch-Kaffraria angesiedelten deutschen Familien, (wie es scheint irrthümlicherweise) mit »*some 3000*« an; er sagt weiter über diese neuen Ansiedler: »*they were the German Legion who had fought in the Crimea on our side against the Russians. These settlers were sent out at the public charge, with rations supplied to them for a year, and the lands they and their descendants now occupy, were sold to them. No more prosperous colonists than those German settlers exist in the whole of South Africa, and the districts they inhabit have been signally exempt from the troubles which seem to be inherent to other portions of the colony.*«

sie auch ganz geeignet erscheinen, die mehr oder minder räuberisch gearteten eingeborenen Stämme in den Grenzdistricten in Respect zu erhalten. Mit stolzer Freude blickte man auf den energischen Widerstand zurück, den man wenige Jahre früher, noch unter dem absoluten Kronregime, einem Projecte entgegengesetzt hatte, das darauf hinauslief, der Capcolonie Zuwachs an Bevölkerung dadurch zu verschaffen, dass dieselbe zu einem Deportationsorte für Verbrecher gemacht worden wäre. In der That war die durch dieses Project in der Capcolonie hervorgerufene Gährung eine so drohende, offenen Widerstand versprechende gewesen, dass die Regierung von der Verwirklichung ihrer Absichten Umgang zu nehmen gezwungen war.

Bis zum heutigen Tage ist die Capcolonie unter verständiger Selbstverwaltung, durch emsige Ausnützung der natürlichen Hilfsquellen des Landes, und begünstigt durch Glücksfälle, welche eben zu jener Zeit neue reiche Einnahmsquellen erschlossen, zu welcher die Eröffnung des Suezcanals das Cap der guten Hoffnung weitab von der Haupthandelsstraße der Welt rückte, ein reiches und mächtiges Land geworden, welches alle Bedingungen erfüllt, die es auf volle Selbständigkeit zu aspiriren berechtigen.

In der That bezeichnen jene keineswegs an Zahl oder Bedeutung geringen englischen Politiker, welche in dem ungeheueren Colonialbesitz Englands keineswegs die Quelle von Macht, sondern weit eher ein Element der Schwäche erkennen wollen und der Ansicht huldigen, das Mutterland habe seine Aufgabe zuende gebracht, sobald es in einer Colonie Zustände geschaffen, die eine selbständige gedeihliche Weiterentwicklung der Dinge ermöglichen, — eben das Capland als diejenige Colonie, welche, kurz gesagt, am meisten zum Abfalle reif sei. — Ohne uns im Entferntesten in eine Beurtheilung oder gar Discussion der angedeuteten Abfallstheorie einlassen zu wollen, mag nur constatirt sein, dass die fortwährende Vergrößerung des englischen Colonial- und Schutzterritoriums keineswegs von allen Engländern willkommen geheißen wird, oder doch nur insoferne, als diese Ausbreitung der englischen Herrschaft lediglich als die vorbereitende Action angesehen werden soll, um der angelsächsischen Race Raum zur Entwicklung, zur Entfaltung ihrer Kraft, und in letzter Linie zur Gründung selbständiger Staaten angelsächsischer Nationalität zu schaffen. Die Anhänger dieser Auffassung, — und sie sind, wie gesagt, weder an Zahl noch an Bedeutung gering, — weisen auf Nordamerika hin, um die Richtigkeit ihrer Theorie zu bekräftigen. Eines ist wohl sicher, nämlich dass im südafrikanischen Caplande ein wichtiges Element hinzutritt, welches es mehr als wahrscheinlich macht, dass dieses Land nicht für immerwährende Zeiten englischer Besitz bleiben wird; es ist dies die auch heutigen Tages dort noch sehr lebendige Nationalitätsfrage.

Es genügt in dieser Richtung, die zwei folgenden Thatsachen einander gegenüber zu stellen. Unter der energischen Regierung des Lord Somerset (s. o.) war es durch vielfache Klagen der stets recht schwer zu behandelnden Boers zur Absendung einer königlichen Commission nach dem Caplande gekommen; von den Beschlüssen, welche diese unparteiische Commission fasste, interessirt uns hier die obligatorische Einführung der englischen Sprache in alle Schulen des Landes, welch letztere in wesentlicher Proportion vermehrt werden sollten; zugleich wurde die Verfügung getroffen, dass die englische Sprache ausschließlich in allen amtlichen und geschäftlichen Transactionen zur Anwendung zu kommen habe. —

Mehr als fünfzig Jahre waren seit Erlass dieser von den herrschenden Engländern gewiss nicht lässig gehandhabten gesetzlichen Bestimmungen verflossen: wie lebendig aber das holländische Nationalitätsgefühl und die Anhänglichkeit an die holländische Sprache trotzdem geblieben sind, ist am besten gewiss durch die Thatsache illustrirt, dass ein Parlamentsbeschluss im Jahre 1882 die Gleichberechtigung der englischen und der holländischen Sprache zum Gesetze erheben musste, so dass jetzt in beiden Häusern des Parlamentes der Capcolonie sowohl in englischer als in holländischer Sprache Reden gehalten werden dürfen[1]).

Wenn es nun vielleicht auch seine Richtigkeit damit haben mag, dass die Capcolonie als ein vorwiegend Ackerbau und Viehzucht treibendes Land in dem Reichthum seiner Producte die Basis zu einer politischen Selbständigkeit erkennen mag, welche aus Gründen der Nationalität vielleicht eher angestrebt werden mag als anderswo, so ist doch aus wenigen Zahlen leicht zu erkennen, dass wenigstens jetzt noch die Capcolonie in innigster, nicht allein politischer, sondern auch geschäftlicher Beziehung, um nicht zu sagen Abhängigkeit, zu Großbritannien steht. Wir glauben diese Thatsache aus folgenden Zahlenwerten schließen zu dürfen.

Im Quinquennium 1880 bis 1885 betrug der Gesammtwert der Ausfuhren aus der Capcolonie 45 852 234 £; davon nahmen Werte im Betrage von 43 292 750 £ ihren Weg nach den vereinigten britischen Königreichen, und noch weitere 821 110 £ nach britischen Besitzungen; der Gesammtwert des Importes in die Capcolonie während des gleichen Zeitraumes betrug 44 473 151 £. Von dieser Summe entfallen 34 336 687 £ auf Einfuhren aus den vereinigten Königreichen, weitere 5 696 352 £ auf solche aus britischen Besitzungen. Es ergibt sich also, dass die Capcolonie nur mit den verhältnismäßig geringen Wertbeträgen von 3 444 112 und 1 733 374 £ an Einfuhr, beziehungsweise Ausfuhr, mit nichtbritischen Ländern in commerziellen Beziehungen während des erwähnten fünfjährigen Zeitraumes gestanden ist. Sowohl der Überschuss der Production des Caplandes wandert nach britischen Territorien, als auch das Bedürfnis an Industrieartikeln und an solchen Naturproducten, welche das Capland nicht selbst oder nicht in genügender Menge und Beschaffenheit erzengt, werden aus dem Mutterlande oder seinen Dependenzen bezogen. Vielleicht ist in diesen lebhaften commerziellen Wechselbeziehungen ein stärkeres politisch einigendes Band gelegen, als viele der Beurtheiler der Dinge in der Capcolonie, durch die in die Augen springenden Verschiedenheiten der Nationalitäten irregeleitet, zugestehen mögen. Für uns aber, die wir der politischen Zukunft des Caplandes völlig ferne gegenüberstehen, ist es lohnender, diese Suppositionen und Conjuncturen nicht weiter zu verfolgen, sondern uns lieber der Betrachtung der Production des Landes zuzuwenden.

Vielleicht mag es für unsere Zwecke am geeignetsten erscheinen, wenn wir die Production des Landes im Zusammenhange mit seiner commerziellen Thätigkeit betrachten, indem wir uns gleich direct an die Werte halten,

[1]) Keith Johnston sagt über die Zusammensetzung der Bevölkerung des Caplandes; »*The white or dominant population is composed of colonial Dutch, who are most numerous in the western divisions; of Anglo-Saxons, who are in majority in the east; and in smaller proportion, of Germans, descendants of French emigrants, and Portugiese. The major part of the population of the colony, howewer, consists of Hottentots, Malays, Negroes and Kaffres.*«

Digitized by Google

welche von den einzelnen zum Export gelangenden Artikeln repräsentirt werden. Greifen wir damit um eine entsprechende Anzahl von Jahren zurück, so ergibt sich zugleich ein sprechendes Bild von dem enormen Aufschwunge, welchen die productive und commerzielle Thätigkeit des Caplandes im Laufe unseres Jahrhundertes genommen hat. Zu Beginn des Jahrhundertes soll die Summe von 15 000 £ dem Werte des gesammten Exportes äquivalent gewesen sein; seither ergeben sich folgende genau constatirte Summen der jährlichen Gesammtwerte des Exportes:

1836	362 280 £
1840	775 060 „
1850	637 252 „
1860	2 080 398 „
1865	2 126 513 „
1870	2 423 796 „
1875	5 554 309 „
1880	7 576 615 „
1881	8 208 939 „
1882	8 274 466 „
1883	6 916 173 „
1884	6 675 663 „
1885	5 596 153 „

Um den Antheil zu beurtheilen, welcher auf die einzelnen Erzeugnisse der Colonie bei den obigen Summen entfällt, müssen wir uns damit begnügen, die specielle Statistik eines einzigen Jahres in Betracht zu ziehen; diese ergibt für das letzte uns zugänglich gewordene Jahr (1885) die folgenden einzelnen Exportwerte:

Diamanten	2 489 659 £
Schafwolle	1 426 108 „
Straußfedern	585 278 „
Kupfererze	395 675 „
Angoraziegenhaar	204 018 „
Schaffelle	192 631 „
Rinderhäute	128 915 „
Ziegenfelle	103 209 „
Getrockneter und gesalzener Fisch	15 852 „
Wein und Branntwein	18 339 „

Der Rest des Gesammtexportwertes vertheilt sich in Summen unter 10 000 £ auf geringere Artikel wie Elfenbein, Aloe, Früchte, Horn u. s. w.

Eigenthümlich ist, dass reinen Luxusartikeln, wie Diamanten und Straußfedern, ein so bedeutender Rang in der Production des Landes zufällt; und weiters ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass der Thierzucht die erste Stelle unter den productiven Thätigkeiten im Caplande gebürt, wenn man von der erst seit wenigen Jahren in Aufnahme gekommenen, auf ein verhältnismäßig enges Gebiet beschränkten und in ihrer weiteren Entwicklung, bezüglich des zu erwartenden Nutzens, immerhin precären Diamantgräberei absehen will.

Die unerwartete Quelle von Reichthum, welche sich dem Caplande durch Entdeckung von sehr ergiebigen Diamantfeldern erschlossen hat, mag es immerhin als gerechtfertigt erscheinen lassen, wenn wir auf diesen Gegen-

stand, welcher eine weitreichende Anfmerksamkeit erweckt hat, in Folgendem etwas näher eingehen.

Es ist ziemlich allgemein bekannt, dass das Capland gegenwärtig die reichsten Diamantfundstätten der Welt besitzt; in solchem Maße hat sich hier die erst seit einem verhältnismäßig sehr kurzen Zeitraume betriebene Diamantgräberei ergiebig erwiesen, dass man sich billigerweise darüber verwundern darf, wenn der Preis der nur durch ihre Seltenheit so wertvollen Steine nicht durchwegs schon in wesentlichen Proportionen gesunken ist.

Noch immer ist der Wert des Diamanten ein so hoher, dass die anstrengende und kostspielige Arbeit, welche seine Förderung erfordert, sich reichlich lohnt. Nach wie vor kommt den seltenen größeren Exemplaren ein so enormer Wert zu, außer jedem Verhältnis zu dem gleichen Gewichte und Volumen einer Zahl von kleineren Steinen, dass auf einem an und für sich ergiebigen Terrain immer die Hoffnung auf einen exceptionellen Fund berechtigt bleibt, welcher mit einem Schlage nicht nur Mühe und Kosten lohnt, sondern auch Verluste zu decken und mit einem Male Reichthum zu bringen vermag. Diese eigenthümliche Wertbemessung der Diamanten stempelt die Suche nach diesen Steinen zu einer wahren Schatzgräberei: sie ist im Caplande durch einen einzelnen bedeutenden Fund ins Leben gerufen worden, und ist bis jetzt gewinnbringend geblieben.

Die nicht genau übereinstimmenden Berichte über die allerersten Diamantenfunde im Caplande im Jahre 1866 oder 1867 erwähnen einen Stein von 21,25 Karat Gewicht, welcher von einem reisenden Kaufmann John O'Reilly aus dem Hope Town-Districte nach Capstadt gebracht wurde. O'Reilly hatte diesen Stein von einem Farmer namens Schalk van Niekerk bekommen, welcher den Wert desselben nicht erkannt zu haben scheint. Der Stein wurde von den Juwelieren der Capstadt als echter Diamant erklärt, und zur Bestätigung seines Wertes nach London an die Kronjuweliere Hunt und Roskell gesendet. Diese Experten sprachen dem ohne jeden Zweifel vollkommen echten Steine den Wert von 500 £ zu, um welchen Preis der frühere Gouverneur des Caplandes, Sir Philipp Woodhouse, denselben an sich brachte, worauf der vielversprechende Fund auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 großes Aufsehen machte. Hiemit war die Aufmerksamkeit auf die seither so ergiebig gewordenen südafrikanischen Diamantfelder gelenkt, und schon im Jahre 1869 erwarb van Niekerk von einem Eingebornen einen Stein von 83,5 Karat Gewicht. Doch scheint es, dass selbst den Eingebornen jetzt schon ein annähernd richtiger Begriff über den Wert dieser Funde aufgedämmert haben mochte; denn diesen letzterwähnten Stein musste van Niekerk um 400 £; oder wahrscheinlicher um Vieh und Ware in diesem Betrage von seinem ursprünglichen Besitzer einhandeln. Van Niekerk verkaufte den Stein um die Summe von 10 000 £ an die Firma Lilienfeld in Capstadt; der Diamant erreichte nach seiner Schleifung, auf 46,5 Karat reducirt, den Wert von 25 000 £, und bildet gegenwärtig einen Bestandtheil des weltberühmten Schmuckes der Lady Dudley, an welchen sich so manche der Besucher der Wiener Weltausstellung des Jahres 1873 noch erinnern dürften.

Von dem Funde dieses großen Steines an datirt die Erschließung der südafrikanischen Diamantenfelder und der Zuzug zahlreicher Menschen aus aller Herren Länder nach den vielversprechenden Regionen des Caplandes. Eigenthümlicherweise war es aber nicht der District von Hope Town, wo

die erwähnten ersten Funde gemacht worden waren, sondern die nördlich dieses Districtes gelegenen Territorien des Griqua-Landes, welche die wachgerufenen Hoffnungen auf weitere ergiebige, ja selbst reiche Diamantminen verwirklichten. Das Griqua-Land führt seinen Namen von der hier zahlreichen Mischlingsbevölkerung, da Griqua der Ausdruck für Mischling ist; weit im Osten des Caplandes, von dem eben erwähnten Territorium durch den Orange-Freistaat und das Basuto-Land getrennt, findet sich ein anderes Gebiet, welches aus dem gleichen Grunde den Namen Griqua-Land angenommen hat; man unterscheidet sie jetzt als das westliche und das östliche Griqua-Land; das erstere ist es, welches die reichen Diamantfelder enthält. Dieses Territorium hat eine Größe von 17 800 engl. Quadratmeilen — etwa die Größe der Schweiz — und gegenwärtig eine Einwohnerzahl von 45 277 Seelen. Es ist alle Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, dass die diamantenführende Region von Südafrika sich noch weit über die Grenzen des Griqua-Landes hinaus erstreckt, und außer diesem Lande und dem Hope Town-Districte noch das ganze Oranjefluss-Land, das Bechuana-Land und das Transvaal-Territorium umfasst. Welche enorme Ausdehnung die Diamantengewinnung in der Zukunft in Südafrika noch erreichen mag, ist demnach in keiner Weise abzusehen.

Die ersten Schwärme von Diamantensuchern, welche durch die Nachrichten über die Funde im Caplande dahin gezogen wurden, richteten ihre Aufmerksamkeit zunächst auf die Uferländer des Oranje- und des Vaalflusses; von der Vereinigungsstelle dieser beiden Flüsse zogen die einzelnen Partien den letztgenannten Fluss stromaufwärts; etwa 100 engl. Meilen weit von dem erwähnten Ausgangspunkte entstand die kleine Stadt Kipdrift oder Barkley, welche bis zur gegenwärtigen Zeit das Centrum für die 20—30 Minenlager geblieben ist, die mit wechselndem Erfolge die Diamantensuche in den Flussuferregionen fortbetreiben; im Jahre 1870 konnte man die längs der Flussufer in zahlreiche Arbeitspartien vertheilte Bevölkerung auf 10 000 Menschen veranschlagen.

Zu Ende des eben erwähnten Jahres verbreitete sich aber unter den Diamantensuchern die Nachricht, dass das nahe gelegene Hochplateau des Griqua-Landes eine viel reichere Ausbeute verspreche, als es die bisherige, ausschließlich im Ufergebiete erzielte gewesen war; viele der an den Flussufern in Thätigkeit befindlichen Diamantgräbereien und Wäschereien wurden auf dieses hin verlassen, und ein namhafter Zug erfolgte gegen die Farmen Duitotspan und Bultfontain. Diese Farmen befanden sich in der Nähe jener Stelle, wo jetzt die seither entstandene Hauptstadt des Griqua-Landes, Kimberley, sich erhebt, nämlich zwischen dem Vaal- und dem Modderflusse, etwa gleichweit von diesen beiden Flüssen im Hochplateau gelegen. Anfänglich entsprach auch hier die Ausbeute keineswegs den Erwartungen, unter welchen man die alten Arbeitsstätten mit den neuen vertauscht hatte; wohl aber litten die armen Diamantensucher schwer unter den für sie sehr zu Ungunsten veränderten Lebensverhältnissen. Der frühere Schauplatz ihrer anstrengenden Arbeit waren grüne Flussufer mit schattigen Bäumen besetzt gewesen; nun fanden sie sich auf einer sandigen glühenden Hochebene, ohne Wasser und in jeder Beziehung den härtesten Entbehrungen ausgesetzt. Alle diejenigen, welche imstande sind, das damalige Leben auf den neuen Niederlassungen im Griqua-Lande aus eigener Anschauung zu schildern, stimmen darin überein, dass eine härtere Existenz, als sie damals den dortigen Diamantensuchern

Digitized by Google

beschieden war, kaum gedacht werden kann. Nicht ein einziges festes Gebäude gewährte Schutz vor den brennenden Strahlen der Sonne; man lebte unter Zelten, und die vereinzelten Besitzer einer elenden hölzernen oder auch eisernen Baracke wurden als die beneidenswertesten Menschen angesehen. Jeder Weg musste bis über die Knöchel im Sande watend zurückgelegt werden; der stete Wind trieb Wolken von Sand und Staub in die durch die brennende Sonne angegriffenen Augen; Millionen von Fliegen und anderem noch lästigerem Ungeziefer bildeten eine wahre Qual, „*the dust and flies, and worse, sat down with you to meals and escorted you to bed*“. Der Mangel an gesunder Nahrung und an Wasser verfehlte bald auch nicht Krankheiten hervorzurufen; so mancher, der sich von den Diamantfeldern ein Eldorado versprochen hatte, erlag gar bald den hitzigen Fiebern, welche aufzutreten begannen und in kurzer Zeit einen endemischen Charakter annahmen; man nannte diese Krankheit auch kurzweg das „Lagerfieber“.

Es ist bewunderungswürdig, mit welcher energischen Ausdauer die Leute alle diese Plagen ertrugen, ohne in ihren, wie schon erwähnt, anfänglich gar nicht sehr durch Erfolge gekrönten Bemühungen nachzulassen. Es haben vielleicht diejenigen nicht Unrecht, welche diese Ausdauer der Thatsache zuschreiben, dass weitaus der größte Theil der Diamantgräber (soweit jene der weißen Race angehörenden in Frage kommen) Leute eines gewissen Bildungsgrades und Besitzes gewesen sein sollen, und die rohen, abenteuernden und zu allem fähigen Gesellen, wie solche z. B. der californischen Goldgräberei zu ihrer Zeit einen an Wildheit grenzenden Charakter aufprägten, von den südafrikanischen Diamantfeldern schon durch den Umstand ferne gehalten wurden, dass diese Gegenden gar nicht so leicht für jedermann zu erreichen waren. Der Mittelpunkt der neuen Thätigkeit im Griqua-Lande lag zwar nur 650 engl. Meilen von Capstadt und 500 Meilen vor Port Elizabeth — in gerader Richtung — entfernt; aber es waren von ersterer Stadt eine Reise von sechs Wochen, von letzterer eine solche von einem Monat erforderlich, um dahin zu gelangen. Die Reise konnte nicht anders als in Transportwaggons zurückgelegt werden, welche über Pfade von ganz unbeschreiblicher Beschaffenheit durch 10—16 Paar Ochsen geschleppt wurden; die Kosten der Reise betrugen für den einzelnen Passagier nicht weniger als 50 £.

Diese Schwierigkeiten, welche allerdings viel dazu beigetragen haben mögen, lichtscheues Gesindel und gefährliche Abenteurer und Glücksritter von den Diamantfeldern Südafrikas ferne zu halten, bestehen heutzutage natürlicherweise nicht mehr, seit die Ausbeute eine alle Erwartungen übertreffende geworden ist, und eine Eisenbahnverbindung nach Kimberley geschaffen werden konnte, welche die ehedem sechswöchentliche Reise auf eine Fahrt von 30 Stunden reducirt. Alle Bedürfnisse des Luxus können nunmehr in Kimberley befriedigt werden, aber, was noch mehr ist, eine mächtige Wasserleitung bringt ausreichendes Wasser zur Stadt und zu den Arbeitslagern. An derselben Stelle, wo früher oft für theures Geld nicht der genügende Bedarf an Trinkwasser zu haben war, ist man jetzt imstande, Baumpflanzungen zu bewässern, und beinahe jedes Haus besitzt seinen kleinen Blumengarten.

Bevor die Diamantensuche den namhaften, mit den erzielten Erfolgen stets wachsenden Zuzug von Fremden nach dem Griqua-Lande hervorgerufen hatte, war dieses wenig fruchtbare und äußerst dünn bevölkerte Land kaum beachtet gewesen, und obwohl der seit 1854 aus der britischen Oberhoheit

ausgeschiedene Oranje-Staat eine Art von Herrschaftsansprüchen über die Griqua-Territorien beanspruchte, waren diese doch in keiner Weise actuell geworden und irgendwie zur Ausübung gelangt. Dies wurde anders, als die meist mietweise stattfindenden Überlassungen von Grund und Boden seitens der Farmer an die von Tag zu Tag zahlreicher werdenden Diamantgräber anfingen verwickelte Rechtsverhältnisse zu schaffen, die an Einfachheit dadurch keineswegs gewannen, dass bald an Stelle der kleinen *„Claims“* von wenigen Quadratklaftern Ausdehnung, deren Ausbeutung Einzelnen zustand, Associationen traten, welche entweder eine größere Anzahl solcher Gruben zusammenkauften, um sie für Rechnung der Gesellschaft bearbeiten zu lassen, oder noch jungfräuliche Bodenpartien erwarben, um diese zu parcelliren und an Einzelnkäufer weiter zu vergeben. Es zeigte sich bald, dass der Oranje-Staat nicht die genügende Macht besaß, um seiner behaupteten Oberhoheit dadurch Nachdruck zu verleihen, dass er durch seine im Griqua-Lande exponirten Regierungsorgane Ordnung schaffen, und die Rechtszustände hätte auf eine gesunde von den Betheiligten anerkannte Basis stellen lassen; da erneuerte der im Lande als das Oberhaupt der erbgesessenen Bevölkerung anerkannte Nicolaus Waterboer die von ihm schon vor Jahren gestellte Bitte um englischen Schutz. Diesmal war seine Bitte von einem sehr großen Theile der neu ins Land gekommenen Bevölkerung, d. i. von den Diamantgräbern unterstützt. England zögerte auch keineswegs, das einer früher nie geahnten Bedeutung zustrebende Land zu annectiren; eine von Sir Henry Barkley am 27. October 1871 erlassene Proclamation erklärte die Bittsteller als britische Unterthanen und ihr Land als britisches Territorium. Die Agenten der Regierung des Oranje-Staates räumten zwar den Platz, als englische Commissäre eintrafen, aber der Oranje-Staat erkannte die Transaction vorerst nicht an, und erst im Jahre 1876, gelegentlich der Anwesenheit des Präsidenten der Oranje-Republik in London, kam ein Übereinkommen zustande, nach welchem der Freistaat gegen Zahlung von 90 000 £ auf alle weiteren Ansprüche auf das westliche Griqua-Land für immer Verzicht leistete. Die vollständige Einverleibung des westlichen Griqua-Landes in das Gebiet der Capcolonie erfolgte aber erst im Jahre 1880.

Die englische Regierung hatte anfänglich mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, um allseitig befriedigende Rechtsverhältnisse zu schaffen; im Jahre 1875 kam es sogar zu einer offenen Empörung der Diamantsucher gegen die Regierungsorgane, welche zwar unblutig verlief, aber nur dadurch vollends beigelegt werden konnte, dass die Regierung den unter dem Namen der ehemaligen Farm Vooruitzigt bekannten Minencomplex um die Summe von 100 000 £ in ihr Eigenthum übernahm. Seit der Schlichtung der eben erwähnten Streitigkeiten hat die Bevölkerung der Diamantdistricte manchen Beweis von loyaler Anhänglichkeit an die englische Herrschaft gegeben; in den Kriegen gegen die Eingebornen im Jahre 1878/79, in den Expeditionen gegen Transvaal (1879) und gegen das Bechuana-Land (1885) stellten die Diamantendistricte ansehnliche Contingente von Freiwilligen, welche die besten Dienste leisteten.

Welchen Aufschwung die Diamantengewinnung unter dem Schutze zweckmäßiger, die Production regelnder und die Eigenthumsrechte schützender Gesetze genommen hat, ist am besten durch einige statistische Daten zu illustriren.

Um gleich mit der Hauptsumme der Ausbeute zu beginnen, mag erwähnt werden, dass der Gesammtwert der bis zum Jahre 1885 von der Capcolonie exportirten Diamanten die Summe von 35 000 000 £, welche sich aus den betreffenden Post- und Zolldeclarationen ergeben würde, weit übersteigen muss. Während der ersten Jahre der Diamantgewinnung verließ nämlich ein sehr bedeutender Theil der Ausbeute die Productionsstätten auf ungesetzliche Weise, oder mit anderen Worten: die Unterschlagung der gemachten Funde, sowie das Wegschmuggeln von nicht declarirten Steinen wurde schwunghaft betrieben. Es ist auch nicht annähernd festzustellen, in welchem Wertverhältnisse die Menge der bei Seite gebrachten Steine zu den Werten stehen mag, welche die amtliche Statistik auszuweisen vermag; denn noch gegenwärtig, bei kräftig gehandhabter staatlicher Aufsicht, wird der Wert der unterschlagenen Steine noch immer von Kennern der Verhältnisse auf ein Viertel oder ein Fünftel der gesetzmäßig zur Declaration kommenden Ausbeute veranschlagt. Wenn dies unter der Herrschaft des zum Schutze der Grubenbesitzer erlassenen sogenannten „Diamanten - Registrirungsgesetzes" geschehen kann, welches Gesetz Strafbestimmungen bis zu fünfzehnjähriger Freiheitsentziehung mit harter Arbeit statuirt, so kann man sich vorstellen, welche Dimensionen das Übel angenommen hatte, dem durch eben dieses Gesetz gesteuert werden soll. Eine Hauptbestimmung des erwähnten Gesetzes ist das Verbot für jedermann, einen Diamanten käuflich zu erwerben, dessen legalen Besitz der Verkäufer nicht unwiderleglich nachzuweisen vermag. Jeder Stein muss declarirt, registrirt, und darf nur unter gleichzeitiger Vorzeigung und Mitgabe der Registrirungsbollette weiter begeben werden; dass auch da noch Malversationen möglich bleiben, ist leicht zu erkennen; um diese thunlichst einzuschränken bleibt eben nichts anderes übrig, als ein Strafgesetz walten zu lassen, dessen Strenge die Schwierigkeit aufwiegen soll, jeden strafbaren Fall auch sicher zu entdecken.

Seit dem Bestehen des Diamanten-Registrirungsgesetzes ist natürlicherweise auch die Statistik der Ausbeute eine genauere und vollständigere geworden. Diese genauere Statistik hat ihren Anfang mit dem Monate September 1882 genommen und ihre Hauptergebnisse bis zum Jahre 1885 zeigen das Folgende.

Die vier großen Minen oder, besser gesagt, Minengruppen, welche unter den Namen Kimberley, De Beer's, Builtfontein und Du Toit's Pan bekannt sind, erreichten in den bezeichneten Jahren — für das Jahr 1882 nur die letzten vier Monate gerechnet — die folgenden Ausbeuten.

Kimberley:

1882	Prod.	380 955	Karat	im	Werte	von	456 420	£
1883	„	947 817	„	„	„	„	846 705	„
1884	„	642 438	„	„	„	„	634 332	„
1885	„	523 775	„	„	„	„	458 858	„
im ganzen		2 494 985	Karat	im	Werte	von	2 396 315	£

De Beer's:

1882	Prod.	140 514	Karat	im	Werte	von	157 220	£
1883	„	426 729	„	„	„	„	435 762	„
1884	„	497 596	„	„	„	„	579 608	„
1885	„	566 234	„	„	„	„	500 134	„
im ganzen		1 631 073	Karat	im	Werte	von	1 672 724	£

Builtfontein:

1882	Prod.	143 936	Karat	im	Werte	von	192 530	£
1883	„	502 030	„	„	„	„	503 227	„
1884	„	566 202	„	„	„	„	588 465	„
1885	„	636 340	„	„	„	„	579 326	„
im ganzen		1 848 508	Karat	im	Werte	von	1 863 548	£

Du Toit's Pan:

1882	Prod.	190 948	Karat	im	Werte	von	313 040	£
1883	„	435 659	„	„	„	„	573 772	„
1884	„	498 551	„	„	„	„	760 218	„
1885	„	560 912	„	„	„	„	690 360	„
im ganzen		1 686 070	Karat	im	Werte	von	2 337 390	£

Die hier in Betracht gezogenen vier großen Minengruppen haben also in dem Zeitraume von $3^1/_3$ Jahren eine Ausbente von 7 660 635 Karat Diamanten, im Gesammtwerte von 8 269 977 £ ergeben.

Die in vorstehendem angegebenen Mengen und Wertsnmmen erfahren noch eine recht ansehnliche Erhöhung, wenn man die Diamanten in Betracht zieht, welche von den zerstreut liegenden kleineren Minen und von den Wäschereien am Vaalflusse jährlich nach Kimberley gebracht werden. Kimberley, nämlich die Stadt dieses Namens, ist der Haupt- nnd Centralmarkt für den ganzen Diamantennmsatz des Caplandes geworden; nnd die officielle Statistik, auf welche wir uns hier beziehen, gibt unter dem Titel „Diamanteneinfuhr nach Kimberley“ die Menge der von anderen Fnndorten als den früher genannten vier großen Minengrnppen, nach dieser Stadt in dem Zeitraume vom September 1882 bis Ende 1885 gebrachten Diamanten mit 272 305 Karat im Werte von 436 876 £ an. Die Totalsumme der von Kimberley in demselben Zeitraume zur Ausfuhr gelangten Diamanten, welche man als mit der registrirten Gesammtproduction an Diamanten im ganzen Caplande identisch ansehen kann, betrug nach dieser Statistik 7 914 974 Karat im Werte von 9 198 837 £.

Wenn man die für die vier Hauptminengrnppen angegebenen Prodnctionssummen und die zugehörigen Wertangaben in Vergleich bringt, so wird man finden, dass der rohe Mittelwert eines Karates, in dem Zustande, in welchem das Erzeugnis auf den Markt von Kimberley kommt, etwa 1 £ gleichkommt; bei den von anderen Orten nach Kimberley gebrachten, d. i. den sogenannten importirten Diamanten, stellt sich dieser Mittelwert nm mehr als die Hälfte höher. Es mag sein, dass die Flussdiamanten wertvollerer Qualität sind, oder dass von den entfernteren Fnndorten vorzngsweise nur solche Steine auf den Markt von Kimberley gesendet werden, welche höherer Preise gewiss sind; aber anch die mehrgenannten vier Minengrnppen differiren rücksichtlich der Mittelwerte ihrer Erzeugnisse; dabei sind die Differenzen, welche die Mittelwerte der einzelnen Jahre bei den Prodncten ein und derselben Mine zeigen, als zum Theile gewiss auch von Marktverhältnissen beeinflusst, weniger bemerkenswert als die Differenzen, welche sich in ein und demselben Jahre zwischen den Mittelwerten zeigen, die von den Erzengnissen der verschiedenen Minengruppen erreicht wurden. Stellt man

Google

in dieser Richtung die nöthigen Vergleiche an, so findet man, dass die Diamanten der Du Toit's Pan-Minen in jedem Jahre des in Betracht gezogenen Zeitraumes den höchsten Wert erreichten; der Gesammtmittelwert beträgt bei diesen Minen 27 sh. und 9 d. per Karat, gegen 19 sh. 3 d. bei der Kimberley-Mine; der analoge Wert der zugeführten Diamanten aber ist 32 sh. per Karat. Von den Schwankungen in den hier maßgebenden Verhältnissen abgesehen, ist ein Herabgehen des Wertes der Diamanten schon aus der enge begrenzten Statistik zu ersehen, auf welche wir uns hier stützen; die erzielten Mittelwerte per Karat betrugen in den vier Minengruppen Kimberley, De Beer's, Builtfontein und Du Toit's Pan im Jahre 1882 23 sh. 11,5 d.; 22 sh. 4,5 d.; 26 sh. 9 d.; 32 sh. 9,5 d. — Hingegen sind 17 sh. 6,25 d.; 17 sh. 8 d.; 18 sh. 2,5 d. und 24 sh. 7,25 d. die correspondirenden Werte für das Jahr 1885. Die Mittelwerte, welche sich ergeben, wenn man alle vier Minengruppen zusammenfasst, sind im Jahre 1882: 26 sh. 2 d.; 1883: 20 sh. 6 d.; 1884: 23 sh. 1 d.; 1885: 19 sh. 6 d. per Karat.

Wenn man noch weiters die Werte der zugeführten Diamanten in die Mittelrechnung einbezieht, so erhält man die jährlichen Mittelwerte per Karat für die Diamantenausfuhr von dem Markte von Kimberley wie folgt: 1882: 29 sh.; 1883: 22 sh. 8,63 d.; 1884: 24 sh. 9,4 d.; 1885: 20 sh. 5 d.

Der Gesammtmittelwert der von 1882—1885 von Kimberley zur Ausfuhr gelangten Diamanten stellt sich mit 23 sh. 2 d. pro Karat; aus dieser Mittelzahl ist eigentlich nur durch Vergleich mit den analogen Mittelzahlen der rohen Erzeugnisse anderer Diamantregionen ein Schluss zu ziehen; die Nebeneinanderstellung der Gesammtmittel der vier einzelnen Minengruppen ist hingegen zum Vergleiche des relativen Wertes ihrer unter sonst ganz gleichen Verhältnissen gewonnenen Erzeugnisse von Interesse. Diese Gesammtmittelzahlen sind pro Karat für Kimberley 19 sh. 3 d., für De Beers 20 sh. 6 d., für Builtfontein 20 sh. 2 d., für Du Toit's Pan 21 sh. 7,5 d.

Die Eigenthumsverhältnisse in den Diamantdistricten des Caplandes haben seit der Inangriffnahme der Sache nach den wertvollen Steinen verschiedene Wandlungen durchgemacht. Die ersten beengenden Gesetze, nach welchen der als ausbeutungsfähig angesehene Grund in Losen von 31mal 31′ Fläche vergeben wurden, aber kein einzelner Unternehmer mehr als zwei solcher Lose erwerben durfte, haben seither dem mächtigen Zuge nach Association weichen müssen, welche unausweichlich wurde, als der Betrieb der Minen die Investirung großer Capitalien zu erfordern begann. So finden wir, dass jetzt die vergebenen 3238 Lose — an Ort und Stelle „*Claims*“ genannt — d. i. also eine Fläche von 70 engl. Acres diamanthältigen Grundes, nur 98 Eigenthümer haben, von welchen aber 42 Actiengesellschaften und nur der Rest Einzelbesitzer sind. Das in dem Boden der gesammten Minen allein investirte Capital wird mit 5 172 975 £, also etwa 75 000 £ pro Acre angegeben. 2211 Lose sind Eigenthum der erwähnten Actiengesellschaften, welche zusammen über ein Capital von 7 970 490 £ verfügen. Wenn man das Betriebscapital der Einzelnbesitzer nach demselben Verhältnisse berechnet, wie solches bei den Actiengesellschaften zwischen dem Werte des ihnen gehörenden diamantführenden Grundes und dem Betriebscapital besteht, so kommt man zum Resultate, dass im ganzen das Betriebscapital für alle Minen zusammen 9 595 390 £ erreicht.

Die Rentabilität der Diamantgewinnung im Caplande wird in der Zukunft von mancherlei Umständen abhängen, die sich nur äußerst schwer im

voraus beurtheilen lassen; es scheint keinem Zweifel unterliegen zu dürfen, dass noch weitere ausgedehnte Bodenschichten aufgefunden werden mögen, welche einen großen Reichthum an den kostbaren Steinen enthalten können. Doch liegt gewiss bei einem Erzeugnisse, dessen Wert absolut nur auf seiner großen Seltenheit beruht, eine nicht zu verkennende Gefahr in der Möglichkeit einer Überproduction, und somit einem noch weiteren Fallen der erzielbaren Preise, als ein solches ohnehin schon eingetreten ist. Für die Gegenwart und nächste Zukunft mag als ein Palliativ die Concentration der Ausbeute in eine einzige Hand gelten können; und in der That war gerade zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS in der Tafelbai viel die Rede von einem mächtigen Syndicate, welches sich in London mit einem Capitale von 10 000 000 £ die Aufgabe gesetzt haben sollte, die gesammten Diamantgruben des Caplandes an sich zu bringen, um ein Monopol zu schaffen, welches dem weiteren Sinken der Diamantpreise entgegenwirken sollte. Wir wissen nicht, ob diese Absicht seither etwa verwirklicht worden ist[1]; doch will es uns immerhin etwas zweifelhaft erscheinen, ob das gedachte Syndicat seinen Zweck auf die Dauer würde erreichen können, besonders in dem geradezu wahrscheinlichen Falle, dass den schon gemachten Entdeckungen von diamantführendem Boden im Caplande noch weitere ähnliche Entdeckungen folgen würden.

Der Nutzen, welchen die einzelnen Gesellschaften oder Besitzer der verschiedenen Diamantgruben jährlich realisiren, ist naturgemäß ein sehr verschiedener. Es kommen hiebei nicht allein die unberechenbaren Glücksfälle der Auffindung besonders wertvoller Exemplare in Betracht, sondern vor allem die relative Höhe des Capitals, welches in der Mine selbst, dann in den Arbeitsmaschinen u. s. w. investirt ist, dann die mehr oder minder rationelle Ausbeutungsart, bessere Aufsicht u. s. w. Die Capitalien, die in sonst gleichwertigen Minen investirt sind, haben eine sehr verschiedene Höhe, je nach den mehr oder minder glücklichen Chancen, unter welchen der Ankauf und

---

[1]) Eine kurze Notiz in der englischen Zeitschrift »*Truth*« scheint uns geeignet zu constatiren, dass das gewaltige Project, die gesammten Diamantminen des Caplandes in eine Hand zu bringen, zwar noch nicht verwirklicht, aber auch keineswegs aufgegeben, sondern im Gegentheile der Verwirklichung nahe ist. Die Nummer 581 vom 16. Februar 1888 der genannten Zeitschrift enthält nämlich in ihrem finanziellen Theile (»*Mammon*«; *letters from Moses Moss to Benjamin Boss*) die Bemerkung: *Diamond shares have been fluctuating. Rumours have been set afloat, that the De Beer's company has been forcing production, so as to place themselves in a better position for making terms in the amalgamation.*

Dieselbe Notiz enthält Angaben über die Ausbeute der vier Minengruppen im Laufe des Jahres 1887, welche wir nicht versäumen wollen herzusetzen, um den Vergleich mit den analogen, früher bis zum Jahre 1885 angegebenen Daten zu ermöglichen. Es erzielte:

Kimberley	1 332 465	Karat	im	Werte	von	1 408 113 £
De Beer's	1 013 190	»	»	»	»	1 022 127 »
Dutoitspan	694 736	»	»	»	»	987 986 »
Builtfontein	595 046	»	»	»	»	605 495 »

Der Vergleich mit den für das Jahr 1885 angegebenen Werten zeigt eine enorme Zunahme der Production in den Kimberley und De Beer's Minen. Dutoitspan steht auch hier mit dem Durchschnittsgeldwerte des Karates den anderen Minengruppen weit voraus; der rohe Mittelwert des Karates steht aber, wie obige Ziffern zeigen, noch immer über 1 £.

Die De Beer's Minen sind es, welche kürzlich der Schauplatz einer verheerenden Brandkatastrophe wurden.

die Zusammenlegung der einzelnen Lose seinerzeit geschah; ursprünglich bezahlte man für ein Los von der schon früher angegebenen Größe von 31mal 31′, 10 sh. monatlich an Miete; bald aber wurde das Recht auf die Ausbeutung eines einzelnen Loses um 100 £ weiter begeben, und als das Diamantfieber die Gemüther recht erfasst hatte — das Jahr 1881 soll den Climax bezeichnen — da erreichte mancher *Claim* den Preis von 10 000 und 15 000 £. Solcher Überspeculation musste naturgemäß auch jene Erscheinung folgen, für welche in unserer verjobberten Zeit der Ausdruck »Krach« auch jedem geläufig und verständlich geworden ist, der nie ein Börsenpapier mit eigenen Augen gesehen hat; und es ist natürlich, dass, als die Verhältnisse sich consolidirten, eine ansehnliche Verschiedenheit in den Capitalswerten eintreten musste, welche in sonst gleichwertige Minencomplexe niedergelegt erschienen. Aus dem Verhältnisse dieses Capitals zu dem Reinerträgnisse ergibt sich die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen; aber wie gesagt, auch die Verschiedenheit der Qualität der Funde, ihre Quantität und Verschiedenheit in der Kostspieligkeit des Betriebes üben wesentlichen Einfluss[1]). Dies mag durch folgende Zahlen illustrirt werden, welche wir einigen uns zugänglich gewordenen Bilanzen entnehmen.

Eine Gesellschaft, welche in der Kimberley-Minengruppe an 30 Lose Diamantgrund besitzt, weist für das Jahr 1885 bei einem Einnahmen- und

---

[1]) Dass auch in der Gegenwart die Fluctuationen in der Ergiebigkeit der einzelnen Minen die Grundlage für allerlei Börsenmanöver abgeben, dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen; es mag wohl viel mehr Geld im Spiele mit den Diamantactien gewonnen und verloren werden, als die funkelnden Producte der sauren Minenarbeit im Kimberley-District an Wert besitzen.

In der schon früher erwähnten englischen Zeitschrift »*Truth*« erscheint kaum einer der regelmäßigen, ebenso scharfen als meistens mit gewissem Humor geschriebenen »Mammon«-Artikel, in welchem nicht in ein oder der anderen Weise vor der Gefahr der Speculation in Capdiamantactien gewarnt wird.

Hier einige Beispiele:

Nr. 588 (5. April 1888). *A great deal of conjuring is done with the powerful name of Rothschild.... but who will presume to know exactly, for how long our great Hebrew firm may take an interest in Diamond stocks.... Depend upon it, that small people, Jews or Christians, who speculate on the strenght of such roumours will »get left« in the end.....*

Nr. 593 (10. Mai) variirt dasselbe Thema: *some day undoubtedly the great banking firm will sell out, but they will not inform the outsiders...... the outside gamblers will realise the truth of the German adage: »Mit großen Herren ist nicht gut Kirschen essen.«*

Nr. 595 (24. Mai). *How is it possible that these high prices of Diamond shares can be maintained?..... And then again, look at the fall which has already taken place.... the price per carat was in September 1887 20 sh. 3¾ d.; October 22 sh. 1¾ d.; November 21 sh. 1¾ d.; December 21 sh. 1 d.; January 1888: 21 sh. 1¾ d.; February 17 sh. 9 d.; and I hear it has further fallen since! There is something rotten in the state of diamonds!*

Ähnlich die »*Pall Mall Gazette*,« Nr 7172, 12. März 1888, welche in ihrem *City*-Artikel sagt: *Those who are looking on at the wild speculation which has prevailed for some time in diamond mining shares, predict an early and utter collapse*, und stellt eine Berechnung auf, aus welcher sie folgert, dass der reelle Wert der Minenactien kaum ein Drittheil ihres Curs-, Markt- oder Börsenwertes erreiche, indem 7½ Millionen Pfund Sterling Nominalwert Actien über 22½ Millionen Curswert darstellten.

Die oben im Texte erwähnte Absicht der Herbeiführung einer Fusion, hat eben, wie es scheint, die einzelnen Gesellschaften zur Auszahlung exorbitanter Dividenden verleitet, um in die Fusion mit hohen Curswerten ihrer Actien einzutreten.

Ausgabenstatus von 155 308 £, 78 803 £ an Reingewinn aus; es entfallen also über 2620 £ Gewiun auf das Los, und der Reingewinn übersteigt dis Hälfte des Ausgabenstatus. In der De Beer's-Gruppe erreichte die unter dem Namen *Australian Gully* bekannte Mine im ersten Halbjahre 1885 bei einem Ausgabeu- und Einnahmenstatus von 38 431 £ einen Reingewinn von 25 431 £. Auf das Los entfiel hier — für das ganze Jahr — über 4600 £ Ertrag, und der Reingewinn betrug zwei Drittheile der Ausgaben. In der Bultfontein-Grnppe erreichte im ersten Halbjahre 1885 eine Gesellschaft im Besitze von 72 Losen bei eiuem Ausgaben- und Einnahmenstatus von 39 833 £ einen Reingewinn von nur 6294 £, also weniger als ein Sechstel der Ausgaben. In der Du Toit's Pan-Gruppe endlich weist eine Gesellschaft, deren Besitz 43 Lose umfasst, für das Jahr 1885 bei einem Einnahmen- und Ausgabenstatus von 21 763 £ einen Reingewinn von 5736 £ aus, d. i. nur wenig über das Viertel der Ausgabensumme.

Zu den Umständen, welche die Rentabilität der einzelnen Minen wesentlich beeinflussen, gehört natürlich auch die geologische Verschiedenheit der Bodenverhältnisse, welche das Erreichen des eigentlichen diamantführenden Tuffs mit größeren oder geringeren Schwierigkeiten uud Kosten verbindet.

In der De Beer's-Gruppe z. B. hat mau wegen der Mächtigkeit der Gesteinsschichten, welche dem diamantführenden Tuff übergelagert sind, bald zu der eigentlichen Minirarbeit mit Schachten und Stollen übergehen müssen; an anderen Orten war zwar dieses nicht der Fall, und man konnte die in Angriff genommenen Lose ausbeuten, indem man einfach senkrecht in die Tiefe grub und den Tuff zutage brachte, worauf er dann getrocknet, zerbröckelt und gewaschen wurde. Aber hier waren häufig die einzelnen Lose so nahe aneinander placirt, dass nur ganz schmale Streifen Boden zwischen ihnen freigelassen waren, welche für die Anlage von Communicationen benützt werden sollten; je mehr Gewinn nnn der zutage geförderte Tuff brachte, desto eifriger wurde weiter in die Tiefe grabend vorgedrungen; wenn man nun erfährt, dass an vielen Stellen Tiefen bis zu 450′ bloßgelegt worden sind, so kann man sich leicht die Gestaltung vorstellen, welche ein derart bearbeitetes Terrain mit der Zeit annehmen musste. Die geräumigen, nur durch äußerst dünne Wände getrennten Zellen eines Bienenstockes mögen dafür etwa das richtige Bild geben [1]). Die Folge war, dass zahlreiche und mitunter sehr mächtige Einstürze der zu schmalen, und keine genügende Resistenz bietenden Zwischenwände vorkamen, und große Partien des tiefen diamantführenden Grundes mit dem eingestürzten, zum größten Theile steinigen Materiale bedeckt, die Mine also gleichsam verschüttet wurde. Da musste nun zu kostspieligen Brückenbauten als Ersatz für die vernichteten Verbindungswege geschritten werden, und häufig zog man es vor, durch die Einsturzmasse, welcher die Mineure den Terminus technicus „Riff“ gaben, Schachte zu führen, statt das Materiale dieses Riffs zutage zu fördern. Wenn man diese Thatsachen erwägt, welche es zweifellos erscheinen lassen, dass die

[1]) Ein charakteristisches Gemälde, die Hauptmine von Kimberley darstellend, ist für das k. k. naturhistorische Hofmuseum bestimmt. Dieses düstere Bild mag, trotz der überwältigend schönen Dinge, welche dasselbe im „Pavillon der Stadt Wien“ umgaben, vielleicht gerade durch den Contrast, im Gedächtnisse mancher der Besucher der Österreichichen Jubiläums-Gewerbeausstellung 1888 einen bleibenden Eindruck zurückgelassen haben.

Ausbeute der Minen immer schwieriger und schwieriger wird, je mehr man in die Tiefe vordringt, so ist die Ansicht nicht weit von der Richtigkeit entfernt, welche die weitere Zukunft der Diamantgewinnung im Caplande weit eher von der Auffindung und Erschließung neuer Diamantfelder, als von der fortgesetzten Ausbeutung der schon in Angriff genommenen abhängig glauben will.

Es ist schon früher darauf aufmerksam gemacht worden, dass die in den Minen der vier Hauptgruppen aufgefundenen Steine Verschiedenheiten der Qualität aufweisen, welche auf ihren Wert Einfluss nehmen. Diese Unterschiede sind für den Kenner so in die Augen springend, dass die Experten des Diamanthandels im Caplande sich bei Vorweisung eines rohen Steines nie im Zweifel befinden, anzugeben, aus welcher der Minengruppen derselbe stammt; ebenso sind die Diamanten, welche von den Wäschereien des Vaalflusses kommen, von jenen der Minengruppen mit Sicherheit zu unterscheiden. Die sichere Bestimmung der Provenienz einzelner Steine durch Experte soll schon häufig als Beweismittel in Strafprocessen gegen Personen angewendet worden sein, welche sich über den gesetzlichen Besitz nicht vollgiltig auszuweisen vermochten.

Sonderbarerweise stimmen die Angaben nicht gut überein, welche man an verschiedenen Orten über die größten Exemplare der bis jetzt im Caplande gefundenen Diamanten aufgeführt findet. So wird mitunter (u. a. auch bei Scherzer, „*Das wirtschaftliche Leben der Völker*“, pag. 611) eines Diamanten von 604 Karat Gewicht Erwähnung gethan, welcher im Jahre 1883 gefunden worden sein soll. Genaue Angaben officiellen Charakters, auf welche Fregattenkapitän Müldner seine Berichte über die Diamantgewinnung im Caplande zu stützen in der Lage war, geben hingegen mit voller Bestimmtheit an, der größte bis zum Jahre 1886 im Griqua-Lande gefundene Diamant habe ein Gewicht von 404 Karat gehabt[1]).

Der Umstand, dass in diesen Angaben die Ziffern der Zehner und der Einheiten übereinstimmt, während jene der Hunderter allein differirt, lässt auf den ersten Anblick einen Schreib- oder Druckfehler supponiren; doch wird diese Erklärung hinfällig, wenn man die außer dem Karatgewichte an beiden Orten gegebenen Parallelwerte mit einander in Vergleich zu bringen trachtet. Diese Werte sind bei Scherzer für 604 Karat 138,5 *g*; in der erwähnten officiellen englischen Quelle aber „nahezu drei Unzen“ für 404 Karat. Wenn man nun den Versuch macht, diese Gewichtsangaben auf ein gemeinschaftliches Maß, etwa auf Gramme zu reduciren, so resultirt das rohe Verhältnis von 2 zu 3, wie es zwischen 404 und 604 besteht; aber dieser Versuch wird durch die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der zulässigen Reductionsfactoren sehr erschwert. In Amsterdam, dem Centralpunkte für den Diamanthandel der ganzen Erde, wird das Karat mit 0,205894 *g* gleichgesetzt; das englische Karat aber wird mit 0,2053036 *g* berechnet, und es geben 151,5 Karat eine Troy-Unze; das englische Karat ist gleich 0,9971325 holländische, 0,9990443 französische, 0,9988642 frühere preußische, und 0,99612235 österreichische Karate.

[1]) Ein Stein von nahezu 500 Karat Gewicht, welcher im Jahre 1881 zu Jagersfontain gefunden wurde, bleibt außer Betracht wegen seiner sehr unvollkommenen Beschaffenheit; der zweitgrößte Diamant von guter Qualität wurde ebenfalls in der Du Toits' Pan-Mine und zwar im Jahre 1884 zutage gefördert; er wog 352 Karat.

Von größerem Interesse als ein weiteres Eindringen in das Labyrinth von Zahlen, welches durch die differirenden Maßeinheiten so oft entsteht, ist ein annähernder Vergleich der Größe des bisher gewichtigsten Capdiamanten, mit der Größe der zu Weltberühmtheit gelangten derlei Steine älterer Provenienz. Scherzer gibt in der schon früher berufenen Notiz diesfällig die folgenden Daten. Der größte Diamant war bisher der „Orlow“ im russischen Kaiserscepter, 194,75 Karat schwer; diesem zunächst stand der „Großherzog von Toscana“ im Schatze S. M. unseres Kaisers, 139,5 Karat wiegend. Der „Kohinoor“ (Lichtberg), welcher in den indischen Sagen schon vor Tausenden von Jahren eine Rolle spielte, von einem indischen Eroberer im 14. Jahrhundert nach Delhi gebracht wurde, dann an die englisch-ostindische Compagnie überging und sich jetzt im englischen Kronschatze befindet, soll ursprünglich 672, nach anderen Angaben sogar 793 Karat gewogen haben. Dieser Stein wurde durch eine unglückliche Manipulation beim Schleifen gesprengt, und dessen größtes Partikel wiegt gegenwärtig nur noch 106 Karat.

Wenn auch in der Gegenwart unbestreitbar die Diamantproduction die erste Stelle unter den Werten einnimmt, welche in der Capcolonie erzeugt werden, so sind doch gewiss von einer viel größeren Bedeutung für die Zukunft des Landes jene Werte, welche als die eigentlichen Stapelproducte desselben angesehen werden müssen, und hier auf rationeller Ausbeutung des Thierreiches, also auf der Viehzucht basiren.

Die zusammenfassenden Daten, welche wir früher schon über die Production des Landes an der Hand der Exportziffern gegeben haben, zeigen klar, welche Wichtigkeit der Viehzucht im Caplande zukommt; Raum für eine weitere Entwicklung und Ausbreitung derselben ist im Überflusse vorhanden, und die natürlichen Verhältnisse des Klimas, der Vegetation u. s. w. weisen gebieterisch darauf hin, dass die Bevölkerung der Colonie die gewinnbringendste Thätigkeit in der Pflege und Ausnützung der Thierwelt zu suchen hat. In der That ist auch diese Erkenntnis in dem einsichtigen Kern der Bevölkerung, den über das ganze Land zerstreuten Farmern, oder wie sie der vorherrschenden Nationalität wegen meistens genannt werden, den Boern, allgemein verbreitet; und demzufolge sind die verschiedenen Zweige der Viehzucht im Caplande in stetigem Aufschwunge begriffen. Keith Johnston gibt für die gesammten Bestände an Nutzthieren in der Capcolonie für das Jahr 1875 folgende Schätzungswerte an:

Schafe	11 500 000
Zugochsen	500 000
Anderes Hornvieh	900 000
Pferde	257 000
Esel und Maulthiere	29 500
Angoraziegen	1 000 000
Andere Ziegen	2 300 000
Schweine	120 000
Strauße	22 250[1]

Die meiste Aufmerksamkeit verdient die Schafzucht; das Product derselben, die Schafwolle, darf als das Hauptzeugnis des Caplandes angesehen

[1] Der genaue Census der domesticirten Strauße ergab in diesem Jahre 21 751 Stück, wie später erwähnt wird. Der Zuschlag von rund 500 Stück, den K. Johnston macht, dürfte auf Rechnung von halbwilden Beständen zu setzen sein.

werden, wie dies schon aus den auf Seite 328 angegebenen Zahlenwerten ersichtlich ist. Die ersten Ansiedler fanden im Caplande eine dort eingeborne Art fettschwänziger Schafe vor, welche zwar auch heutzutage noch in sehr großer Zahl vertreten ist; ein eigentlicher Aufschwung der Schafzucht im Caplande fällt aber erst mit der Einführung des Merinoschafes zusammen, welches theils rein gezüchtet, theils mit den eingebornen Racen erfolgreich gekreuzt worden ist. Das Verdienst, die Merinorace an das Cap verpflanzt zu haben, wird dem holländischen Obersten Gordon zugeschrieben, welcher um das Jahr 1790 einige Exemplare der sogenannten Escurialzucht dahin gebracht haben soll, die der holländischen von der spanischen Regierung zum Geschenke gemacht worden waren. Es wird erzählt, dass einige der von Gordon nach dem Cap gebrachten Merinoschafe, als Gordons Witwe den Nachlass ihres im Caplande verstorbenen Gemahls zu Geld machte, von den Führern zweier Schiffe angekauft wurden, welche, eben in der Tafelbai befindlich, mit verschiedenen Vorräthen für Sidney geladen waren; so dass die ganze enorme australische Zucht von Merinoschafen von diesen in das Capland gebrachten und von dort wieder ausgeführten Thieren abstammen soll. Sei dem wie immer, gewiss ist, dass die Kreuzung mit dem Merinoschafe die eingeborne Zucht im Caplande bedeutend hob und ihre Wolle sehr wesentlich verbesserte, welche zwar reichlich, aber ziemlich grob und glanzlos war. Es scheint aber, dass man später es für vortheilhafter erachtete, die beiden Racen nicht mehr zu kreuzen, sondern nebeneinander bestehen zu lassen. Die Schafe der eingebornen Race sollen als Schlachtthiere besondere Vorzüge haben; ihr Fell soll sehr gut zu verarbeiten sein, und der enorme Fettschwanz liefert große Mengen von Fett, welches häufig die Stelle von Butter und Speck im Haushalte der Boers vertritt. Thatsache ist, dass auch heutzutage auf vielen Farmen das südafrikanische fettgeschwänzte Schaf ausschließlich gezüchtet wird; W. Spilhaus erwähnt, dass bei dem letztvorgenommenen Census nahe an eine Million dieser Schafe gezählt wurden, also etwa der zwölfte Theil der gesammten vorhandenen Bestände.

Die Progression der Schafzucht im Caplande ist namentlich in den dreißig Jahren von 1830—1860 eine rapid steigende gewesen; seither hat diese Production wohl noch weiter zugenommen, und hat im Jahre 1872 ihr bisheriges Maximum erreicht. Es ist dies am besten aus den Zahlen zu erkennen, welche die Mengen und Werte der zur Ausfuhr gekommenen Schafwolle darstellen.

Während man im Jahre 1830 nur 33 000 Pfund Schafwolle auszuführen in der Lage war, betrug die Ausfuhr in den Jahren:

1850	5 912 927	Pfund	......im	Werte	von	285 610	£
1860	23 219 689	„	......„	„	„	1 448 629	„
1870	37 283 291	„	......„	„	„	1 669 518	„
1871	46 279 639	„	......„	„	„	2 191 233	„
1872	48 822 562	„	......„	„	„	3 275 150	„
1873	40 393 746	„	......„	„	„	2 710 481	„
1874	42 620 481	„	......„	„	„	2 948 571	„
1875	40 339 674	„	......„	„	„	2 855 899	„
1876	34 861 339	„	......„	„	„	2 278 942	„
1877	36 020 571	„	......„	„	„	2 232 755	„
1878	32 127 197	„	......„	„	„	2 114 341	„
1879	40 087 593	„	......„	„	„	2 156 609	„

1880	42 467 962	Pfund	im	Werte	von	2 429 360 £
1881	42 770 244	„	„	„	„	2 181 897 „
1882	41 689 128	„	„	„	„	2 062 180 „
1883	38 029 495	„	„	„	„	1 992 745 „
1884	37 270 615	„	„	„	„	1 745 189 „
1885	34 432 562	„	„	„	„	1 426 108 „

Sowohl die Productionsmengen als die Werte, welche von der bezüglichen Ausfuhr repräsentirt werden, sind natürlich von sehr verschiedenen Verhältnissen beeinflusst. So z. B. ist das Maximum des Jahres 1872 rücksichtlich der Production als Folge der günstigen Einwirkungen mehrerer aufeinander folgender Jahre, und zugleich die hohe Wertsumme als die Folge eben stattgehabter hoher Marktpreise von Seite der Herren Helmuth, Schwartz & Comp. bezeichnet worden, welche die Wollausfuhr des Caplandes zum Gegenstande einer eingehenden Statistik gemacht haben. Auch andere als die natürlichen, auf die erzielte Menge des Erzeugnisses Einfluss nehmenden Verhältnisse und der jeweilige Marktpreis des Productes müssen in Betracht gezogen werden; so z. B. hat in früheren Zeiten ein großer Theil der Schafwolle des benachbarten Oranje-Freistaates seinen Ausfuhrsweg durch die Capcolonie genommen; seit aber die Diamantgräberei einen starken Bevölkerungszug nach dem westlichen Griqua-Lande gebracht hat, eröffneten sich für die Ausfuhr der nachbarlichen Freistaaten auch andere Ausfuhrswege. Der Ausfall, welchen die Exportziffern während der angedeuteten Periode aufweisen, ist also nur ein scheinbarer; dabei muss bemerkt werden, dass, wenn auch stets nur ein Theil der Producte des Oranje-Freistaates seinen Weg über die Capcolonie genommen haben mag, bezüglich der Schafwolle doch immerhin recht ansehnliche Ziffern diesfällig in Betracht gekommen sein mögen, da diese Production in dem genannten Freistaate eine sehr bedeutende ist, was schon aus der Angabe entnommen werden kann, dass im Jahre 1880 im Oranje-Freistaate 5 056 301 Stück Merinoschafe gezählt wurden, welche jährlich 25 Mill. Pfund ungewaschener Wolle gaben.

Die Verfasser der früher erwähnten ausführlichen Statistik der Schafwollproduction und -Ausfuhr des Caplandes machen weiters noch darauf aufmerksam, dass bei Beurtheilung der gegebenen Zahlen noch der wichtige Umstand berücksichtigt werden muss, dass das Gewicht des Productes allein zum Vergleiche der wirklichen Production nicht genügt. Der Grund hiefür ist die Thatsache, dass seit einer Reihe von Jahren immer größere Mengen von Wolle in gereinigtem, d. i. gewaschenem und geschwemmtem Zustande zur Ausfuhr gelangen, so dass eine scheinbare Gewichtsabnahme bei gleichgebliebener Productionsmenge in den statistischen Zusammenstellungen erscheinen kann. Als bezeichnendes Beispiel in dieser Hinsicht möge dienen, dass im Jahre 1884 um 13 000 Pfund Wolle weniger zur Ausfuhr gelangte, als im Jahre 1870, aber der Wert der geringeren Ausfuhrsmenge dennoch ein um 75 000 £ größerer war, und dies trotz des Umstandes, dass der Preis des Ballens im Jahre 1884 um 2 £ und 15 sh. geringer war als im Jahre 1870. Gegenwärtig sind sehr zahlreiche Wäschereien über das Territorium der Colonie zerstreut, deren Aufzählung sich hier allerdings nicht lohnen würde; aber von ihrer Thätigkeit gibt es ein genügendes Bild, wenn erwähnt wird, dass im Jahre 1885 von der Menge von 34 432 562 Pfund zur Ausfuhr gelangter Wolle nicht weniger als 21 266 746 Pfund sich in gewaschenem Zustande befanden.

In den Wollwäschereien des Caplandes wird vielfach eine Maschine benützt, welche im Lande selbst erfunden worden ist und unter dem Namen „*Nivens's Patent*" bekannt ist; diese Maschine soll für die kurzhaarige Wolle besonders geeignet sein; eine Hauptrolle kommt aber nach vorgenommener Waschung noch der Operation des Bleichens zu, und hier ist es die afrikanische Sonne, welche das Ihrige thut, um dem Caperzeugnisse eine blendende Weiße zu verleihen, die von den Abnehmern der Ware sehr geschätzt wird. — Die gebleichte Wolle geht vom Cap größtentheils nach England, aber auch nach Deutschland und Italien, selbst nach Südamerika findet Ausfuhr derselben statt.

Rücksichtlich der industriellen Maßnahmen, welche dahin zielen, mit dem Rohproducte gleich an Ort und Stelle jene Veränderungen vornehmen zu lassen, welche demselben einen höheren Wert zu geben vermögen, wie z. B. die eben erwähnte Errichtung zahlreicher, gut eingerichteter Wollwäschereien, ist im ganzen Bereiche des Caplandes ein stetiger Fortschritt unverkennbar; aber die Frage wird als eine offene betrachtet, ob über die Wollproduction im ganzen und großen das gleiche günstige Urtheil gefällt werden darf. Vielfach wird behauptet, dass die Qualität des Erzeugnisses im Rückgange begriffen ist, und dass die Capcolonie nicht in wünschenswerter Weise verstanden habe, mit anderen Colonien Schritt zu halten, deren Stapelproduction gleichfalls die Wollerzeugung ist. Die einschlägigen Detailfragen erfreuen sich seitens der interessirten Kreise der Bevölkerung der Capcolonie der größten Aufmerksamkeit; Wissenschaft und die praktische Thätigkeit der Schafzüchter vereinigen sich, um die natürlichen Umstände zu erforschen, welche hier ins Spiel kommen, und um mancherlei ungünstige Einwirkungen zu bekämpfen. Zu den wichtigsten Schritten in dieser Richtung gehören die Auffrischung der Zucht durch Importirung hiezu geeigneter Racen; gesetzliche Regelung und strenge Durchführung der nöthigen Maßregeln gegen die seit einigen Jahren sehr verbreitete Schäbe — Krätze — der Schafe, einer ansteckenden Krankheit, welche das Wachsthum der Wolle zunichte macht; endlich die erforderliche Thätigkeit zur Gewinnung, Erhaltung und Verbesserung der Weideplätze. In letzterer Richtung ist es nicht allein nöthig, für die Aussaat von Pflanzen zu sorgen, welche für die Ernährung der Thiere günstig sind und speciell auf das Wachsthum der Wolle wirken, sowie diesen Saaten die nöthige Zeit zum Wachsthume zu gönnen, sondern es ist vielleicht noch wichtiger, auf die Ausrottung und Bekämpfung zahlreicher parasitärer Pflanzen Bedacht zu nehmen.

Dr. Shaw hat im Jahre 1873 vor der naturhistorischen Gesellschaft der Capstadt eine Vorlesung gehalten, in welcher er den Nachweis erbracht hat, dass beinahe alle den Weidegründen schädlichen Pflanzen solche sind, deren Samen an der Wolle der Schafe leicht hängen bleibt und solcher Art durch die Thiere selbst seine Verbreitung findet. Diese Pflanzen sind ebenso zahlreich als kräftig weiter wuchernd, so dass Dr. Shaw geradezu von einer Einflussnahme sprechen konnte, welche von der Ausbreitung der Schafzucht im Caplande auf die Vegetation dieses Landes ausgeübt wird. Auch hier hat die Gesetzgebung eingreifen müssen, um die Verhinderung der Ausbreitung der schädlichen Unkräuter in größerem Maßstabe zu sichern. *Xanthium spinosum, Caucalis africana, Medicago laciniata* — Pflanzen, welche in den La Plata-Staaten zu einer wahren Plage der Wollerzeugung geworden sind — werden unter den schädlichen Gewächsen in erster Reihe genannt.

Es steht zu erwarten, dass alle die hier in Kürze gestreiften Maßregeln, welche nöthig erscheinen, um dem Caplande sein Hauptproduct auch für die Zukunft in wünschenswerter Weise zu sichern, zur Ausführung gelangen werden; vielleicht langsamer, als es anderswo der Fall wäre, aber gewiss in zweckmäßiger und nachhaltiger Weise, dafür bürgt schon der Charakter der Bevölkerung. W. Spilhaus, dessen gründlichen Ausführungen über die Schafzucht und Wollgewinnung am Cap der guten Hoffnung wir hier in der uns anferlegten Kürze gefolgt sind, schließt seine Arbeit mit den folgenden, die südafrikanischen Landwirte gewiss ehrenden Worten: „*The South African farmer has his path clearly laid out for him; .... he can do much to improve his staple product and to enrich his country, and he will do it. Whatever may be said aigainst our Africander Boer, slowly but steadily he advances, without the feverishness of the modern moneymaker, but with the steadfast perseverance of his Batavian and Huguenot forefathers.*“ —

Dem Werte nach, wie wir dies in den Angaben über die Ausfuhren des Caplandes gesehen haben, steht unmittelbar nach der Schafwolle unter den Producten des Landes oben an die Gewinnung der Straußfedern. Es mag gleichwohl zweifelhaft erscheinen, ob dieses Product, welches nur einen Gegenstand des Schmuckes darstellt, für alle künftigen Zeiten einen so hohen Wert bewahren mag, dass die Zucht der Vögel, welche diese schönen Federn liefern, eine rentable Beschäftigung bleiben könne; der Geschmack ist eben ein wechselnder; die Tendenz der Einfachheit mag über kurz oder lang doch in der Kleidungsweise der civilisirten Völker platzgreifen, und es kann wohl eine Zeit kommen, in welcher die jetzt noch so kostbaren Federn nur mehr von jenen zweibeinigen Lebewesen getragen werden mögen, für welche die Natur sie bestimmt hat und die folgerichtig mit denselben ausgerüstet und geschmückt sind. In der Gegenwart sind wir noch nicht so weit; wir nehmen nicht allein dem Schafe seine Wolle ab, die wir Bewohner der kühleren Zone unbedingt nothwendig brauchen, um unserem Körper die Lebenswärme zu bewahren, sondern wir haben auch ein so lebhaftes Bedürfnis nach Schmuck aller Art, dass die Federn des Straußes ihrer wundervollen Textur halber ein sehr lohnender Handelsartikel sind, soweit es Frauen gibt, die sich zu schmücken wähnen, und Männer, die sie ob des Schmuckes bewundern.

„Wohl noch älter als die Nutzung des Geflügels zu Nahrungszwecken“, schreibt Dr. C. v. Scherzer[1]), „mag die Nutzung der Geflügelfeder als Gegenstand des Schmuckes sein. Die glänzende Federpracht mancher Vögel erzeugte schon in den Menschen auf der niedrigsten Culturstufe den Wunsch, den gleichen Farbenreiz der eigenen Verschönerung dienstbar zu machen. Dem Zwecke des Putzes sind viele Vogelfederarten durch die Flucht der Jahrhunderte hindurch bis heute dienstbar geblieben. Bald als Kopfputz, bald als Helmzier, als Schmuck des Männerhutes oder der Kopfbedeckung der Frauen, immer haben die Federn als Mittel der Verzierung in gutem Ansehen gestanden. Die wechselnde Mode hat zeitlich und örtlich verschiedene Vogelfedern als Schmuckfedern begünstigt, und auch heute noch bedroht der launige Geschmack bald diese bald jene Vogelart mit tödtlicher Verfolgung wegen ihrer für die Bedürfnisse des Luxus in Anspruch genommenen Federn; soweit die vorhandenen Überlieferungen schriftlicher und bildlicher Art aber auch

[1]) „Das wirtschaftliche Leben der Völker.“

zurückreichen, die Feder des Straußes ist, wo sie nur zu erlangen gewesen ist, von der putzsüchtigen Mode zu allen Zeiten und überall gesucht und bevorzugt worden. Im 14. Jahrhundert hatten besonders die Pisaner und Genuesen diesen Handel in Händen, und sie versorgten sich auf den Märkten von Algier, Bona, Bougia, Tunis u. s. w. für die Deckung des europäischen Bedarfes. Ehedem war der Strauß in größeren Herden über den größten Theil von Afrika verbreitet. Man fand ihn in den Sand- und Salzwüsten des Südens in derselben Häufigkeit wie in Senegambien, Marokko, Algier, Tunis, Tripolis, und Ägypten bis nach Syrien hin, und auch in Arabien wurden Strauße gejagt. Die Verfolgung, welche ihm die Schönheit seiner Federn zugezogen, hat sein Vorkommen in wildem Zustande stark vermindert. Der Bedarf an Straußenfedern in seinem jetzigen Umfange würde kaum gedeckt werden können, wenn nicht inzwischen die Straußenzucht zum Gegenstande einer wohlberechneten Speculation gemacht und mit aller Sorgfalt auf die Vermehrung und Erhaltung des Straußenstandes hingewirkt worden wäre.«

»Wahrscheinlich ist die Domesticirung des Straußes in einigen Gegenden Innerafrikas schon sehr lange betrieben worden. Schon alte römische und griechische Schriftsteller erzählen von der Zähmung des Straußes, und der schwedische Reisende Dr. Sparmann berichtete vor mehr als hundert Jahren, dass er am Cap der guten Hoffnung Farmen gefunden habe, auf welchen Strauße zur Gewinnung von Federn in ansehnlicher Menge gehalten wurden. Auch im nördlichen Afrika scheint es schon ein alter Brauch zu sein, in Hofräumen und Ställen Strauße zu halten, um deren Federn zu verwerten. So in den Städten Sokra, Haon, Wadou u. s. w. Das Gleiche ist bei verschiedenen Stämmen Centralafrikas beobachtet worden, welche Federn eigener Zucht über Sennaar oder Chartum nach Kairo handeln. Offenbar bewegten sich diese älteren Versuche der Straußenzucht in kleineren Verhältnissen, so dass sie kaum einen Einfluss auf den Marktpreis der Federn ausüben konnten, welcher infolge der Abnahme der Ergiebigkeit der Jagd immer höher stieg. Erst als die Pariser *Societé d'Acclimatation* zu Ende der Fünfzigerjahre die Initiative zur Herbeiführung einer rationellen und schwunghaften Straußenzüchtung gab, hat diese einen bedeutenden Umfang angenommen. Dieselbe wurde vorerst in zweckmäßiger Weise in Algier eingeführt, und im Jahre 1865 im Caplande im großen energisch in Angriff genommen. Auch in Argentinien hat man neuestens eine Veredelung des amerikanischen Straußes durch künstliche Züchtung und durch Paarung mit dem afrikanischen Strauße mit Erfolg in Angriff genommen. Außerdem hat die Straußenzüchtung auf der Insel Mauritius Boden gewonnen, und ebenso werden gegenwärtig in Südaustralien gleichfalls Anstrengungen gemacht, die Straußenzucht einzubürgern. Selbst in einigen europäischen Thiergärten ist es gelungen, Strauße zum Brüten zu bringen und die Brut aufzuziehen; so in San Donato bei Florenz, in Marseille, Grenoble und Madrid.«

»Am bedeutendsten ist gegenwärtig die Straußenzucht in Südafrika und namentlich im Caplande. Die Bedingungen für dieselbe sind hauptsächlich auf einem Territorium vorhanden, welches theilweise Sand und anderntheils gutes Weideland aufweist. Auf dem weichen Sandboden halten sich die Vögel gerne auf und legen dort am liebsten ihre Eier. Das Weideland hat ihnen das nöthige Grünfutter zu schaffen. Gut ist es, wenn der Boden stark alkalisch ist, weil Salze den Vögeln nicht allein sehr zuträglich, sondern bis zu

einem gewissen Grade sogar nöthig sind, wenn sie kräftig gedeihen und an Schönheit des Gefieders gewinnen sollen.«

»Das für die Straußenzucht bestimmte Land wird in genügender Größe eingefriedigt, am besten mit einem dichten Zaune, weil die Vögel in der Paarungszeit ungemein schen und ungeberdig sind, und sich dann an Drahtzäunen leicht Beschädigungen und selbst Knochenbrüche zuziehen, welche den Tod des verletzten Thieres meist zur unausbleiblichen Folge haben.«

»Über die Rentabilität der Straußenfarmen sind in den letzten Jahren überaus günstige Berichte im Umlauf gewesen; indes klangen im Jahre 1881 auch manche Nachrichten aus dem Caplande weniger erfreulich.«

»Trotzdem wurden am 8. October 1881 bei dem Verkaufe der *Mount Steward Farming Company* durch gerichtliche Schätzung der Ertragswert von 100 Paar Brutstraußen auf nicht weniger als 27 250 £ angesetzt.«

Die Raschheit, mit welcher der jetzt so lucrative Productionszweig, die Straußenzucht, in der Capcolonie seine Entwicklung genommen hat, steht vielleicht ohne Beispiel da.

Im Jahre 1864 verbreitete sich die Nachricht, dass es zwei Farmern in verschiedenen Theilen der Colonie gelungen war, junge Strauße einzufangen, und dass sie beabsichtigten Versuche mit der Domesticirung dieser Vögel zu machen. Allenthalben stellte man diesen Versuchen das ungünstigste Prognostikon; mit der Lebensweise, den Eigenschaften und Gewohnheiten der wildlebenden Strauße wohl bekannt, zweifelte man ernstlichst daran, dass es gelingen könne, ein so besonders scheues Thier wie der Strauß es ist, gewissermaßen zum Hausthiere zu machen. Namentlich wurde die Behauptung geltend gemacht, es sei eine erhärtete Thatsache, dass, wenn brütende Strauße bei ihrem Neste von Menschen überrascht werden, sie dasselbe vollständig und für immer verlassen, wornach die Eier dann unausgebrütet bleiben und dem Verderben anheimfallen. Unerwarteterweise vollzog sich aber der Process der Anpassung bei den in der Gefangenschaft gehaltenen jungen Straußen so rasch, dass bald kein Zweifel mehr darüber bestehen konnte, das Werk der Domestication werde vollständig gelingen. »*Many diffilculties in the successful domestication of the ostrich*«, schreibt Arthur Douglas, dessen gehaltvollem Aufsatze über die Straußenzucht am Cap wir die hauptsächlichsten der nachfolgenden Angaben entlehnen, »*have been solved in a manner never dreamt of, and a foundation was laid to a complete change in the nature of the birds, and from beeing the shyest and most timid of all birds, to make it in a few years as tame and easily farmed as any of our domestical animals.*«

Schon im Jahre 1865 konnte ein namhaftes Erträgnis an Straußenfedern ausgewiesen werden, welche von zwar noch nicht domesticirten, aber immerhin von Vögeln stammten, die in der Gefangenschaft gehalten wurden. Der Export an Straußfedern betrug in diesem Jahre 17 522 Pfund im Werte von 65 736 £. Weitaus der größte Theil dieser Exportmenge war das Ergebnis der seit jeher im Bereiche der Capcolonie lebhaft betriebenen und gewinnbringenden Jagd auf wilde Strauße; aber erwiesenermaßen waren 120 Pfund Federn von den damals in der Zahl von 80 vorhandenen Hausstraußen gewonnen worden. Während eines Zeitraumes von 4 Jahren war noch kein besonderer Fortschritt zu verzeichnen; dieser trat aber mit einemmale in unglaublich rapider Progression ein, als A. Douglas mit der Erfindung einer künstlichen Brutmaschine hervortrat, welche das Ausbrüten großer

Quantitäten von Eiern auf einmal gestattete; die Hauptschwierigkeit war damit auf einmal behoben, welche sich bishin der Vermehrung der Strauße entgegengesetzt hatte. Nicht allein waren die brütenden Thiere ganz besonders schwer zu behandeln gewesen, sondern die junge Nachkommenschaft zeigte sehr wenig Verschiedenheit der Eigenschaften von den in wildem Zustande befindlichen Thieren; während die künstlich ausgebrüteten jungen Generationen, von den ersten Tagen ihres Lebens an die Gegenwart und Pflege von Seite der Menschen gewöhnt, viel von der außerordentlichen Scheu und Wildheit ihrer Art verloren, und bald ohne übergroße Mühe als sehr gewinnbringendes häusliches Herdenthier gehalten werden konnten. Die jetzt so großartige künstliche Straußenzucht der Capcolonie kann füglich ihren Ausgangspunkt von der Erfindung A. Douglas' an rechnen. —

Die künstliche Brütung hatte zur nächsten Folge, dass die Bedürfnisse der jungen Thiere, die nun ohne Mitwirkung der Elternthiere aufgezogen werden mussten, genau beobachtet und gründlichem Studium unterzogen wurden; hiedurch kamen auch jene Farmer, deren Mittel die Aufstellung einer künstlichen Brutanstalt nicht gestattete, in die erwünschte Lage, die jungen Thiere den Eltern wegnehmen, und sie durch menschliche Hüter aufziehen lassen zu können, wodurch der Nachwuchs bedeutend an Zahmheit gewann. Wie rasch unter diesen günstigen Verhältnissen die Straußenzucht zunahm, ist aus der Angabe ersichtlich, dass im Jahre 1875, kaum 6 Jahre nach der bahnbrechenden Erfindung Douglas', der vorgenommene Census die Zahl von 21 751 domesticirten Straußen ergab; in diesem Jahre betrug die Ausfuhr an Straußenfedern 49 569 Pfund im Werte von 304 933 £. Der Aufschwung in der Production hielt noch während der nächsten 5 Jahre an; im Jahre 1880 wurden 163 065 Pfund Federn im Werte von 883 632 £ zur Ausfuhr gebracht.

Zu dieser Zeit stand die Straußenzucht in der Capcolonie in dem Vordergrunde des Interesses; enorme Preise wurden für Brutstrauße erzielt. Es war durchaus nicht selten, sondern beinahe die Regel, dass ein Paar Strauße um den Preis von 200 £ verkauft wurde; 10 £ war der allgemeine Preis für eben aus dem Ei gekrochene Thiere. Fregattenkapitän Müldner, welcher in seinem über die Capcolonie erstatteten Berichte natürlich auch der Straußenzucht den gebürenden Platz einräumt, erwähnt, dass man aus dieser Zeit der Manie für die Straußenzucht, beispielsweise erzählen hört, es hätten einzelne Brutpaare von besonders schönem Gefieder Preise von 1000 £ erzielt; wir finden diese kaum glaublich klingende Angabe in der früher erwähnten Arbeit Douglas' vollkommen bestätigt.

Douglas versäumt nicht mit einigen bezeichnenden Worten die ökonomischen Nachtheile zu streifen, welche dadurch unvermeidlicherweise eintreten mussten, dass jedermann seinen Theil an dem neuen, so großen Gewinn erbringenden Thätigkeitszweige haben wollte, so dass Überspeculation mit ihren schädlichen Folgen auch auf diesem Gebiete eintreten musste. „*The state of things induced a mania for ostrich farming*“, schreibt Douglas, „*and everibody who could scrape money together plunged into it; companies were formed in every town and village. And the talk in the market or in business offices would be all of ostriches and their requirements; the doctor and the lawyer, the baker and the barber, each vying with the other as to who could speak more learndly on the subject. But alas for frail human nature, how quickly, and to their sorrow, did this gentlemen*

discover what a deal of truth there is in the old proverb "every cobbler to his own last". When the money was invested and it was too late to retrace steps, it was found that the management of ostriches was a delicate matter, requiring knowledge and experience, and above all, close personal supervision."

Wenn auch zu jener Zeit manche unberechtigte Hoffnungen auf raschen und mühelosen Gewinn in wohlverdienter Weise zunichte geworden sein mögen, so hat die Production an sich, doch zur Zeit der Überspeculation noch nicht ihren höchsten Stand erreicht gehabt; von 163 000 Pfund im Jahre 1880 stieg die Ausfuhr an Straußenfedern bis zum Jahre 1882 auf 253 954 Pfd., und hat, nach geringen Rückgängen in den beiden nächstfolgenden Jahren, im letzten Jahre über dessen Statistik wir verfügen, (1885) 251 084 Pfund betragen. Die erwähnten Rückgänge stehen aber außer Zusammenhang mit den früher erwähnten Speculationsverhältnissen; sie sind vielmehr natürlichen ungünstigen Verhältnissen zur Last zu schreiben. Trockene Witterung scheint die Ursache gewesen zu sein, dass unter den jungen Thieren eine fieberähnliche Krankheit ausbrach, welche sie in großer Zahl hinwegraffte, sobald sie das Alter eines Monates erreicht hatten.

Es fehlt nicht an gewichtigen Stimmen, welche der Ansicht huldigen, dass die in den letzten Jahren durch die eben erwähnten Umstände eingetretene Einschränkung in der weiteren Ausbreitung der Straußenzucht nicht ohne Vortheil geblieben sei.

Diese Stimmen stützen sich auf die Ansicht, dass eine weitere rapide Progression in der Straußenzucht unfehlbar eine Überproduction des jetzt noch (trotz der schon fühlbar genug gewordenen Preisrückgänge) sehr gewinnbringenden Artikels zur unausweichlichen Folge haben müsste. Dem wird von anderer Seite entgegengehalten, dass jedes Colonialproduct zu einer Periode der Überproduction gelangt sei, und der Consum sich dann der gesteigerten Production gewissermaßen angepasst habe; aber es ist allerdings sehr fraglich, ob man diesen Einwand bei einem Artikel gelten lassen kann, der, wie die Straußenfedern, rücksichtlich seines Verbrauches so wandelbaren Gesetzen unterliegt, wie es die Gesetze der Kleidermode sind. Sicher ist, dass Überproduction nicht die einzige Gefahr bildet, mit welcher man im Caplande bezüglich des Ertrages der Straußenzucht zu rechnen hat; eine andere Gefahr ist die Concurrenz, welche eben durch das Beispiel der so günstigen am Cap erzielten Erfolge gewiss über kurz oder lang in beachtenswerter Weise hervortreten wird. Man hat diese Gefahr im Caplande auch schon erkannt und gewürdigt; um ihr so lange als möglich entgegenzutreten, ist man von der richtigen Ansicht ausgegangen, dass es den Concurrenten vorerst erschwert werden müsse, Vortheile aus den Erfolgen zu ziehen, welche am Cap unter vielfachen Anstrengungen und Geldopfern rücksichtlich der Domesticirung des Straußes zu erringen gelungen war. Zu diesem Zwecke wird die Ausfuhr von Capstraußen mit sehr ansehnlichen Zöllen belegt. eine Maßregel, zu welcher das Parlament der Capcolonie sich veranlasst sah, als im Jahre 1883 namhafte Verschiffungen domesticirter Strauße nach dem südlichen Australien, der argentinischen Republik und Californien platzzugreifen begannen. Seither ist für jeden ausgeführten lebenden Strauß die Summe von 100 £, für jedes Straußenei aber ein Ausfuhrszoll von 5 £ zu entrichten.

Der Wert der Straußenfedern ist bekanntlich je nach ihrer Qualität ein sehr verschiedener. Von den sogenannten "*Dark Chicks*", von welchen ein

Bündel im Gewichte eines Pfundes nicht mehr als 2 sh. wert ist, steigen die Preise bis 35, 45, selbst 60 £ pro Pfund Gewicht der „*Prime Whites*“. Weitere Verschiedenheiten ergeben sich aus der nicht jedes Jahr gleichen Qualität des Productes und selbstverständlich aus den allgemeinen Marktverhältnissen. Als die mittleren Preise, welche für ein Pfund Federn erzielt wurden, werden die folgenden Angaben gemacht:

Im Jahre 1850	....	3 £	13 sh.
„ „ 1855	....	6 „	0 „
„ „ 1860	....	8 „	8 „
„ „ 1865	....	3 „	14 „
„ „ 1870	....	3 „	1 „
„ „ 1875	....	6 „	3 „
„ „ 1880	....	5 „	8 „
„ „ 1884	....	4 „	2 „
„ „ 1885	....	2 „	8 „

Im Jahre 1882 war der größte Exportwert an Straußenfedern mit 1 093 989 £ erreicht worden; der Mittelwert eines Pfundes in diesem Jahre betrug 4 £ 4 sh.

Die bedeutenden Preisrückgänge, welche aus diesen Angaben ersichtlich sind, gestatten anzunehmen, dass die früher erwähnten Befürchtungen einer Überproduction wohlbegründet sein mögen; besonders wenn man in Betracht zieht, dass nach einer von Douglas in Ermanglung eines neueren Census angestellten Berechnung, welche sich auf das bekannte Durchschnittserträgnis eines Thieres im Jahre und die gesammte Production des Jahres 1885 stützt, die Zahl der Strauße in der Capcolonie in diesem Jahre sich schon auf 150 000 Stück vermehrt haben soll. —

Die Einrichtungen, das Leben und Treiben auf einer der Straußenzucht gewidmeten Farm bietet für den Besucher viel Interessantes. Diese Farmen sind zum weitaus größten Theile in den inneren Partien der Capcolonie etablirt, und die Besucher der Capstadt kommen daher selten in die Lage, eine dieser für sie weit entfernt liegenden Farmen in Augenschein zu nehmen. Wir wollen demnach hier in Kürze der Beschreibung folgen, welche Douglas uns von dem Besuche einer solchen Farm gibt.

Die Größe der von Douglas beschriebenen Farm beträgt 13 000 Acres Grundfläche; der Boden ist vorzugsweise mit Gras, dann mit Karoo (einer Art von Heidekraut) und verschiedenem saftstrotzenden Buschwerk bewachsen. Auch finden wir einen Theil des Bodens mit Luzerner Klee bebaut, welcher aber der nicht völlig zuverlässigen Regenverhältnisse halber durch Pumpwerke künstlich bewässert wird. Dieser weiche Klee ist ein Nahrungsmittel, welches für die jungen Thiere bei trockener Witterung unentbehrlich ist. Die ganze Farm ist von einem 5′ hohen Drahtzaun umgeben und in viele ebenfalls in dieser Art eingezäunte Felder eingetheilt. In der Nähe der Wohnstätten der Farm finden wir zunächst solche Felder von etwa 100 Acres Größe, welche für die Aufzucht der jungen Thiere bestimmt sind. Weiters sehen wir kleinere Abtheilungen von nur 25 Acres Fläche, welche einzelnen Paaren von besonders vorzüglichen Brutstraußen als Wohnstätte für die Zeit der Brut angewiesen sind. Noch entfernter sind die großen Felder gelegen, welche gemeinschaftlich für Herden von 150 Vögeln bestimmt sind. Solche Abtheilungen haben eine Größe bis zu 2600 Acres.

Wenn wir von der Wohnstätte des Farmers aus einen Gang durch die einzelneu Felder uuternehmen, so werden wir zunächst eines alten Hottentotten ansichtig, welcher von etwa dreißig, nur wenige Tage alten Thierchen umgeben ist, die sämmtlich in dem Incubator künstlich ausgebrütet worden sind. Die ganze Pflege, welcher die noch vollständig unbeholfenen jungen Thiere bedürftig sind, obliegt diesem Hüter. Wir sehen ihn Luzerner Klee schneiden, welcher die hauptsächliche Nahrung der Jungen bildet, er schafft feinen Sand herbei, der schon dem allerjugendlichsten Straußenmagen zur Verdauung nöthig ist, und es werden zerkleinerte Knochen in das Futter gemischt, um demselben den nöthigen Zusatz an Phosphaten zu verschaffen. Auch für Heidekraut und Wasser muss gesorgt werden. Bei Sonnenuntergang treibt der sorgsame Hüter seine Schutzbefohlenen in die warmen Räume des Bruthauses, aber auch unter Tags, falls ein heftigerer Regen drohen sollte, muss die junge Brut in eigene geräumige, helle, mit weichem Sandboden versehene Unterkunftsränme in Sicherheit gebracht werden.

Auch in dem nächstgelegenen Felde, wo an 15 junge Thiere sich befinden, sehen wir einen Kaffer als Wächter, obwohl diese Thiere nicht dem Incubator entstammen, sondern von ihren Eltern ausgebrütet worden sind. Ein und derselbe Wächter und Pfleger ist mit diesen Thieren seit dem Tage beschäftigt, an welchem sie aus dem Ei gekrochen sind; nebst der Pflege und Beaufsichtigung soll seine stete Anwesenheit den Zweck erfüllen, die Thiere an ihn zu gewöhnen, und somit durch die Gewöhnung an den Anblick des Menschen eine der Hauptaufgaben der Zähmung zu erreichen. Diese von den Elternthieren ausgebrüteten Jungen werden über Nacht nicht unter Dach gebracht, sonderu der Aufsicht der Elternthiere überlassen. Doch sind es nicht allein die Unbilden des Wetters, welchen dieser Theil der jungen Brut ausgesetzt bleibt; es drohen auch Gefahren von Seite von Raubthieren, von welchen namentlich der Schakal ein gefürchteter Feind der Straußenfarmen ist.

Auf einer jeden solchen Niederlassung ist es stets die Aufgabe eines oder auch mehrerer eigens hiezu bestimmter Männer, Fallen und Gift zu legen, um die gefürchteten Räuber zu vernichten. Es heißt, dass der Vernichtungskrieg, welchen die Straußenfarmer gegen die Fleischfresser zu führen gezwungen sind, um ihre Straußenbrut zu schützen, eine derartige Abnahme der Zahl der gefürchteten Räuber zur Folge gehabt hat, dass der Stand an jagdbaren Thieren sich überall in der Umgebung der Straußenfarmen merklich gehoben hat.

Den interessantesten Theil der Streifung durch die Niederlassung bildet aber der Besuch eines Feldes, in welchem sich ein Nest mit Eiern befindet, die eben von dem Elternpaare ausgebrütet werden. Bei diesem Besuche gilt es vor allem, sich vor dem wüthenden Angriffe des männlichen Thieres sicher zu stellen, welches nicht säumen wird unter wahrhaft schrecklichem Geschrei, einer Art Gebrüll, mit Windeseile herbeizueilen, um sein bedroht geglaubtes Nest zu vertheidigen. Während der Nachtzeit sitzt der männliche Strauß selbst auf dem Brutneste; bei Tag überlässt er dies dem Weibchen und streift in nicht allzu großer Entfernung von dem Neste herum, dasselbe gleichsam bewachend. Das Mittel nun, mittels welchem man sich unfehlbar des Angriffes auch des stärksten in voller Wuth daherstürmenden Straußes erwehren kann, besteht darin, dass man einen dichten Dornenzweig ihm vor die Augen hält; der Strauß wird im schnellsten Laufe plötzlich anhalten und trachten, seitwärts von dem ihm entgegengehaltenen Dornenbusche vorüber zu kommen;

man hat nichts weiter zu thun, als den Bewegungen seines Kopfes zu folgen und den Dornenzweig stets wieder vor seine Augen zu bringen. Diese Vorsicht darf aber keinesfalls außeracht gelassen werden; der Schlag der mit mächtigen Klauen versehenen Pranke des Straußes ist von einer unglaublichen Wucht, und ist imstande, den Brustkasten eines Mannes zu zertrümmern und Glieder zu zerschmettern. Eigenthümlicherweise hat aber dieser Schlag, welcher nach vorwärts und abwärts gerichtet ist, im Beginn seiner Bewegung die größte Kraft, welche wesentlich abnimmt, je mehr der Fuß des Vogels sich der Erde nähert; es gilt demnach als Regel, wenn man unvorbereitet, d. i. ohne den unvermeidlichen Dornbusch in der Hand von einem Strauße angefallen würde, sich platt auf die Erde zu werfen; das Stampfen mit dem klauenbewehrten Fuße des Straußes wird zwar auch nicht sehr angenehm für den wehrlos Daliegenden sein, aber es ist nicht kräftig genug, um ernstliche Verwundungen herbeizuführen.

Das Nest wird kaum von den Besuchern erreicht sein, so wird das Männchen in der eben beschriebenen Weise zur Vertheidigung herbeieilen; aber die zweckmäßige Anwendung der Dornbüsche wird den Vertheidiger stets in respectvoller Entfernung zu halten wissen. Nun bückt sich einer der mit den Gewohnheiten der Strauße wohlbekannten Führer und holt aus dem 15 Eier enthaltenden Neste einige Eier zur näheren Besichtigung heraus; wir staunen ob ihrer Größe und ihres an drei Pfund betragenden Gewichtes; noch viel mehr aber wundern wir uns, indem wir bemerken, dass jetzt, da das Nest geplündert wird, unsere Führer, statt ihre Wachsamkeit gegen das männliche Thier zu verdoppeln, die schützenden Dornbüsche achtlos bei Seite werfen und sich um den Vater Strauß gar nicht mehr weiter kümmern. In der That hat dieser von dem Augenblick an, in welchem er die Eier in der Hand des Menschen sieht, seine Natur völlig verändert; er scheint jeden Gedanken an Vertheidigung seines Nestes aufgegeben zu haben, und die kläglichen Laute, die er ausstoßt, scheinen eine flehentliche Bitte ausdrücken zu wollen, man möge die kostbaren Eier nicht beschädigen.

Das Nest selbst besteht einfach aus einer in den Sand gescharrten Vertiefung. In demselben sind die Bruteier aber mancherlei Gefahren ausgesetzt; Schakale, Paviane und die Aaskrähe gelten als die Hauptfeinde der in den Nestern befindlichen Eier, welche übrigens häufig auch durch Überflutung bei einem starken Regengusse zugrunde gehen. Diese Gefährdung der Eier sowohl als auch die früher erwähnte Gefährdung der jungen, im Freien ausgebrüteten Thiere haben zur Folge, dass der Methode der künstlichen Brütung immer mehr und mehr Boden erwächst. Dazu trägt auch der Umstand bei, dass die Federn der Strauße beim Ausbrüten der Eier namhaft leiden.

Eine interessante Beobachtung ist rücksichtlich der früher erwähnten Aaskrähen gemacht worden. Ihr Schnabel ist nicht kräftig genug, um die verhältnismäßig starke Schale des Straußeneies durchzustoßen; um nun zum Inhalte des Eies zu gelangen, heben sie einen genügend schweren Stein mit den Fußklauen auf und lassen denselben aus der Höhe auf die Eier fallen. Obwohl nun die Krähen imstande sind, recht schwere Steine vertical genügend hoch zu heben, um den eben angedeuteten Zweck anstandslos zu erreichen, so will es doch scheinen, dass sie nicht imstande sind, solche Steine fliegend durch die Luft in horizontaler Richtung zu transportiren; es genügt somit,

aus der Nachbarschaft der Straußennester die größeren Steine zu entfernen, um die Eier vor der Zerstörung durch die Aaskrähen zu sichern.

Interessant ist auch der Process des Rupfens der Vögel, welcher alle acht Monate stattfindet. Die Hauptbedingung, um die Procedur ungefährlich zu machen, ist dabei das Zusammentreiben der Thiere in einen so engen Raum, dass sie unfähig werden, sich zur Wehre zu setzen. Sind die Strauße in ein umplanktes Gehege oder auch in einen entsprechenden gedeckten Raum in der angedeuteten Weise hineingedrängt worden, so beginnt man ohne weiteres mit dem Abfedern, wobei man jetzt beinahe durchwegs dem Abschneiden der Federn mittels scharfer, gekrümmter Messer den Vorzug vor der primitiven älteren Methode des Rupfens gibt. Die Thiere empfinden beim Abschneiden der Feder keinen Schmerz; der übriggebliebene Stumpf fällt nach einigen Wochen von selbst aus, indem er von der sich neu bildenden, nachwachsenden Feder ausgestoßen wird. Durch das Rupfen der Thiere wurden aber dieselben immer in ihrer Gesundheit geschädigt, indem nach der keineswegs schmerzlosen Procedur sich stets eine Art von Wundfieber einstellte.

Der Besuch der Farm wird mit der Besichtigung der Bruthäuser und der Räume beschlossen, in welchen die Federn sortirt und für den Markt bereitet werden; selten wird der Farmer den Besucher scheiden lassen, ohne ihm bei der gastlich angebotenen Mahlzeit die luxuriöse Genugthuung verschafft zu haben, eine aus dem wertvollen Straußenei bereitete Omelette genossen, und von gebratenem Straußenfleische gekostet zu haben. —

Eine besondere Beachtung verdient auch *die Weincultur* des Caplandes. Wenn auch an den früher gegebenen Wertangaben über die einzelnen Ausfuhrsartikel des Caplandes der Wein mit einer nur vergleichsweise geringen Summe participirt, so ist doch dieses Product dasjenige, welchem vielleicht nächst der Schafwolle die größte Zukunft vorbehalten ist. Die natürlichen Verhältnisse sind nämlich hier für den Weinbau ganz besonders günstige, und es ist nur dem mangelnden Geschicke im industriellen Theile der Weingewinnung zuzuschreiben, wenn die Weine des Caps sich bisher nicht zu einem der allerersten Ausfuhrsartikel des Landes entwickelt haben.

Älter als gewöhnlich angenommen wird, ist die Einführung der Rebe in das südafrikanische Capland. Wie schon früher flüchtig erwähnt wurde, bringt man gewöhnlich den Beginn der Weincultur mit der Einwanderung der aus europäischen Ländern vertriebenen Hugenotten in Verbindung; aber die erste hugenottische Einwanderung fand erst im Jahre 1688 statt, während es nachweisbar ist, dass schon im Jahre 1653 die ersten Setzlinge von Rheinrebenstöcken nach dem Caplande gebracht worden waren. Aus dem Jahre 1659 stammt der erste Bericht über die Resultate einer Weinlese, und ein Census der Colonie aus dem Jahre 1687 beziffert die Anzahl der im Lande befindlichen Weinstöcke auf nicht weniger als eine halbe Million. Die *Einführung* der Rebe kann also wohl nicht als das Verdienst der eingewanderten Hugenotten angesehen werden; wohl aber scheint es keinem Zweifel zu unterliegen, dass diese meist aus blühenden Weinländern eingewanderten Colonisten sich nun in ihrer neuen Heimat mit Vorliebe auf den Weinbau warfen, so dass wahrscheinlich wesentliche Verbesserungen in der Behandlung des Weinstockes auf ihre Einwirkung zurückgeführt werden dürfen.

Die gegenwärtige, noch einer sehr bedeutenden Zunahme fähige Cultur des Weines ist in sehr ungleicher Weise über die einzelnen Theile der Cap-

Digitized by Google

territorien verbreitet. Die weitaus meisten Weinpflanzungen liegen in dem westlichen Theile der Colonie; im Osten des Landes ist die Production von Wein und Brantwein eine ganz geringfügige. Diese Thatsache ist durchaus nicht allein die Folge des Umstandes, dass die ersten Ansiedler, welche sich mit der Cultur der Rebe befassten, eben in dem westlichen Theile der Colonie ihre Ansiedlungen gründeten; sie ist vielmehr vornehmlich in klimatischen Ursachen begründet. In der That ist kaum ein Klima denkbar, welches für die kräftige Entwicklung der Weinrebe günstiger sein könnte, als jenes der westlichen Theile des südafrikanischen Caplandes. Das sonnige Frühjahr mit einer genügenden Anzahl von Regentagen ist der gedeihlichen Entwicklung der Keime und dem energischen Wachsthume der jungen Schösslinge gleich günstig.

Während des Sommers tritt die Sonne ihre Herrschaft an, doch behält die Luft genügende Feuchtigkeit für die Entwicklung der Trauben, welche endlich während der Monate Jänner und Februar unter einem wolkenlosen Himmel bei nahezu tropischer Hitze in den Zustand der Reife und jener Edelfäule gelangen, welche der Lese und Kelterung vorangehen soll. Genaue Kenner der für den Weinbau ins Spiel kommenden Bedingungen versichern, dass es auf der ganzen Erde, mit Ausnahme von einigen Landstrichen in Californien und dem südlichen Frankreich, keinen Weinboden gibt, dessen klimatische Vortheile sich auch nur annähernd jenem des Caplandes an die Seite setzen ließen.

Der Boden an und für sich ist zwar gewiss ein sehr fruchtbarer, aber der Hauptantheil an der so außerordentlich reichen Productivität der Weinrebe auf diesem Boden kommt unstreitig den klimatischen Verhältnissen zu.

Wie groß die Superiorität der Productivität der Weinrebe des Caplandes gegen jene anderer Weinländer ist, kann am sprechendsten aus den nachfolgenden Zahlenangaben entnommen werden, welche Baron Babo in Klosterneuburg — die erste europäische Autorität in Fragen der Weincultur — rücksichtlich der Ergiebigkeit der Reben in den verschiedenen Weinländern zusammengestellt hat.

Baron Babo beziffert die Mengen von Wein, welche von einem Hektar mit Weinreben bepflanzten Grundes jährlich gewonnen werden können, wie folgt:

Österreich 1874—1880	$18^1/_2$	Hektoliter pro Hektar von 10 000 Weinstöcken.
Ungarn 1861—1872	24	
Deutschland	24	
Schweiz	42	
Frankreich 1873—1883	18,25	
Italien	14,5	
Spanien	17	
Griechenland	17,75	
Algerien 1882	25,5	
Nordamerika	14,5	
Capcolonie, Küstendistricte	86,5	
Capcolonie, innere Districte	173	

Diese Zahlen zeigen unverkennbar eine ganz enorme Überlegenheit der Productivität der Weinterritorien des Caplandes über jene der übrigen Länder der Welt; auch in Bezug auf die Qualität der Trauben ergeben diesfällige chemische Analysen äußerst günstige Resultate.

Erwägt man nun, dass der letzte im Caplande vorgenommene Census der Weinstöcke die Zahl von 60 Millionen — im Jahre 1880 — ergeben hat, so dass nach zuverlässigen Schätzungen gegenwärtig an 70 Millionen im Lande vorhanden sein mögen, ferners dass nach dem Urtheile von Kennern nur der kleinste Theil der für den Weinbau im Caplande geeigneten Landstriche dieser Cultur auch wirklich dienstbar gemacht worden ist, so eröffnet sich eine Perspective auf eine künftige ganz kolossale Production eines Artikels, der dem Lande noch zu einer Zeit Prosperität sichern kann, zu welcher die Diamantgruben erschöpft, oder ihre Producte durch Überproduction derart an Wert gesunken sein mögen, dass eine weitere Ausbeute sich nicht mehr lohnt und zugleich möglicherweise Straußfedern nicht mehr von der Mode begehrt, oder durch die Concurrenz von Ländern, wo heute die Straußenzucht noch gänzlich in der Kindheit liegt, im Preise auf ein Minimum gedrückt sein können.

Mit Recht sehen die Bewohner der Capcolonie ihr Land als das Weinland der Zukunft *par excellence* an; sie sind dazu vielleicht noch mehr als früher berechtigt, seit die Plage aller Weinländer — die *Phylloxera vastatrix* — ihren Einzug auch im Caplande gehalten hat; es soll sich nämlich gezeigt haben, dass die Pflanzen hier den zerstörenden Einflüssen der Reblaus besser widerstehen als in anderen Ländern, und dass daher der Kampf gegen die *Phylloxera* mit befriedigendem Erfolge geführt werden kann.

Allerdings ist die ökonomisch so erfreuliche Perspective, welche sich an einen weiteren Aufschwung des Weinbaues im Caplande knüpfen lässt, vorerst noch von der Erfüllung der Bedingungen abhängig, welche dem handelsfähigen Producte des Weinbaues — dem Weine — Eigenschaften verleiht, die dieses Product zu einem begehrten, und weite Absatzgebiete beherrschenden Ausfuhrsproducte macht. Dieser Einsicht hat sich die Regierung des Caplandes nicht verschlossen; in der That ist es auch dem flüchtigsten Blick geradezu räthselhaft, wie von einer so enormen Production ein im Verhältnisse nur sehr geringer Theil durch Export dem Wohlstande der Colonie zu Nutzen kommen kann. Wenn man die früher angegebene Zahl der vorhandenen Weinstöcke und die ebenfalls angegebenen Durchschnittsziffern des Ertrages zum Gegenstande einer oberflächlichen Berechnung macht, und die Resultate dieser Berechnung mit der Wertsumme in Vergleich bringt, die den Antheil des Weines an dem Export der Colonie darstellt, so kommt man thatsächlich zu Ergebnissen, welche die Vermuthung zu rechtfertigen scheinen, dass die eine oder die andere der Grundlagen der angestellten Berechnung eine irrige gewesen sein möge. Wir können diesfällig nur betonen, dass alle die angegebenen Zahlen den officiellen Angaben der Regierung des Caplandes entstammen; die Lösung des Räthsels liegt aber darin, dass bisher nur ein ganz minimaler Theil des im Caplande erzeugten Weines jene Eigenschaften erreicht hat, welcher denselben zum Export befähigen würde. Auf die Erreichung des Zieles, die Exportfähigkeit des Weines zu erreichen, richten sich nun in neuerer Zeit die dankenswerten Anstrengungen der Capregierung.

Als die Überzeugung gewonnen war, dass zur Erreichung dieses Zieles nicht allein in der Behandlung des Weinstockes und der Rebe, sondern ganz besonders in der Weinbereitung ganz durchgreifende Veränderungen platzgreifen müssten, zögerte man nicht länger diese Angelegenheiten der Leitung einer Autorität zu übergeben.

Es ist für uns gewiss sehr erfreulich, dass die Wahl hiebei auf einen Österreicher, Sohn des früher erwähnten Barons Babo, fiel. Im Vereine mit noch zwei anderen ihm unterstellten Experten im Fache der Weincultur und Weinbereitung leitet Baron Babo seit einer Reihe von Jahren die Maßregeln, welche zur Hebung der Weincultur am Cap erforderlich scheinen, und es zeigt von den Erfolgen, die er zu erringen gewusst hat, dass die officielle Publication, auf die wir uns hier stützen, bei Erwähnung der Berufung des Barons Babo sich dahin äußert, »eine bessere Wahl hätte gewiss nicht getroffen werden können«.

Zu gleicher Zeit mit der Berufung des Barons Babo hat die Regierung einen der besten Weingartencomplexe, »*Great Constantia*«, angekauft, und hier werden nun alle in die Verbesserung des Weinbaues und der Weinerzeugung einschlägigen Experimente im großen durchgeführt; eine Anzahl von jungen Weinfarmern genießt zugleich hier die erforderliche praktische Unterweisung.

Baron Babo hat die gesammten Weinfarmen der Colonie besucht, die Vorgänge bei der Pflege der Pflanze, der Lese der Reben, und der endlichen Bereitung des Weines, der Rosinen, und des aus Trauben reichlich erzeugten Brantweines beobachtet; das Resultat seiner Erfahrungen hat er in umfangreichen und gründlichen Rapporten der Regierung mitgetheilt, und die Vorschläge daran geknüpft, welche er als sachgemäß und vortheilhaft erachtete.

Wir können es uns selbstverständlich nicht gestatten, diesen interessanten Rapporten in ihren Details, wenn auch nur auszugsweise, zu folgen; aber selbst durch die Wiedergabe weniger Stellen aus diesen Berichten erhält man einen genügenden Einblick in die Thatsachen, welche es bisher verhindert haben, dass das Capland mit seinen Weinen in die ihm gehörende Stelle im Welthandel eintrete. »In der Sonne Südafrikas,« schreibt Baron Babo: »reift die Rebe zur Vollkommenheit, und die südafrikanischen Reben sind ein vorzügliches Material um aus ihnen einen Wein zu erzeugen, dem es an Abnehmern gewiss nicht fehlen würde. Aber infolge großer Nachlässigkeit, und schlechter oder doch ungenügender Manipulation, wird ein Erzeugnis producirt, welches den Namen von Wein in keiner Weise verdient. Dies ist genügend durch den Misserfolg erwiesen, welcher allen den vielfachen Versuchen zutheil wurde, Capweine in größeren Quantitäten nach Europa zu transportiren. Die Thatsache, dass kleine Mengen besserer Weine des Caps Europa in unverdorbenem Zustande erreichten, ist kein Gegenbeweis für die Behauptung, dass die weitaus größte Menge des hier erzeugten Weines die Reise nach Europa nicht ertragen würde. Ich habe oft die Ansicht aussprechen hören, dass überhaupt kein am Cap erzeugter Wein die Reise nach Europa vertragen könne. Dies ist vollständig irrig und falsch; jeder europäische Weinhändler kennt auf das Genaueste die Bedingungen, welche ein Wein erfüllen muss, der eine weite Seereise überstehen soll, während welcher er sehr hohen und niedrigen Temperaturen ausgesetzt wird. Wenn gewöhnlicher Capwein nach Europa gebracht wird, d. i. ein stark nach Fusel und Weingeist schmeckender Wein, so ist es wohl vollkommen natürlich, dass dieser Wein keinen Anwert bei einem Publicum finden kann, welches an die vorzüglichen Erzeugnisse Europas gewöhnt ist. Der dem Capweine jetzt eigenthümliche Geschmack ist in Europa nicht beliebt; aber ich zweifle, ob sich der Geschmack des Publicums gegen Weine auflehnen würde, welche kunst-

Digitized by Google

gerecht hergestellt worden wären. Ich huldige der Überzeugung, dass ein so hergestellter Capwein einen weiten Markt finden müsste.«

...... »Schon die Behandlung der Rebe ist eine fehlerhafte, und ich halte sie in erster Linie als schuldtragend an der schlechten Qualität des Capweines. Das Schneiden der Trauben, das Sichten der reifen von den unreifen Trauben, das Sortiren derselben vor dem Pressen wird — wenige lobenswerte Ausnahmen abgerechnet — mit der äußersten Sorglosigkeit betrieben. Das Höchste an Unzweckmäßigkeit wird aber bei dem Stampfen der Trauben geleistet. Bei dieser Operation werden die Keime der Essiggährung, die reichlich auf dem Fußboden des Pressraumes sich vorfinden, an den Füßen der zum Stampfen in Verwendung tretenden Leute in die Stampfbottiche in großen Mengen übertragen.«

Noch vielfache andere Details während des complicirten Verlaufes der Weinbereitung erfahren durch Baron Baho scharfen Tadel; und das Hauptgewicht wird schließlich auf die Forderung äußerster und scrupulösester Reinlichkeit gelegt. »Reinlichkeit, und Reinlichkeit allein, ist die erste Bedingung, um guten Wein zu erzeugen.«

Noch einmal kommt Baho auf die Forderung äußerster Reinlichkeit zurück, als er die mannigfachen Detailvorschriften, die er für die Weinerzeugung gibt, in folgende Hauptregel zusammenfasst: »Das ganze Geheimnis der Weinerzeugung besteht darin, den Traubensaft in der denkbar reinlichsten Art zu pressen; den Saft in geschlossenen Behältnissen gähren zu lassen oder in eigens zu diesem Zwecke sachgemäß construirten Gefäßen; endlich in viermaligem Übergießen im Laufe des ersten Jahres. Nach solcher Behandlung wird der Wein auch der feinsten Procedur zu seiner Veredlung gewachsen sein.«

Es steht zu hoffen, dass die sachgemäßen Anleitungen, welche die Weinfarmer des Caplandes in dieser Weise erhalten, und die außerordentliche Fürsorge, welche von der Regierung den Angelegenheiten des Weinbaues zugewendet wird, einen namhaften Aufschwung dieses Culturzweiges, und commercielle Vortheile für die Colonie in einer vielleicht schon nahen Zukunft zur günstigen Folge haben wird.

Als Product des Weinbaues der Capcolonie darf schließlich hier noch der ausschließlich aus Trauben erzeugte und mit Recht geschätzte Capbrantwein — *Cape-Brandy* — Erwähnung finden. Diesem Brandy ist das volle Aroma und der angenehme Geruch der Captraube eigen; aber sowie die Capweine, hat auch er bisher sich noch keinen ausgebreiteten europäischen Markt zu erobern vermocht. —

Wenn wir es uns in den bisherigen Ausführungen gestatten mochten, auf die hauptsächlichsten und zukunftsreichsten Producte des Caplandes: Diamanten, Wolle, Straußfedern und Wein, etwas näher einzugehen, so müssen wir uns rücksichtlich der allgemeinen Producte der Landwirtschaft und der Viehzucht auf gedrängtere allgemeine Angaben beschränken.

Es ist selbstverständlich, dass auf einem so weit sich erstreckenden Gebiete, wie es das Territorium der Capcolonie ist, räumlich sehr verschiedene Verhältnisse in Bezug auf die Ergiebigkeit des Bodens, sowohl unmittelbar, was den Landbau anbetrifft, als mittelbar, soferne die Viehzucht in Betracht kommt, zu finden sein müssen. Diese Verschiedenheit drückt sich in den Durchschnittswerten aus, welche den Flächeneinheiten der einzelnen Anwesen zugeschrieben werden. Die bestclassificirten Farmen, als welche solche ange-

sehen werden, die Rinderzucht, Schafzucht, Getreidebau und Weincultur vereinigen, erreichen Schätzungswerte von 3 bis zu 1 £ pro Morgen; andere können nur mit 10 sh. pro Morgen bewertet werden, und ungünstiger situirte Farmen erreichen nur Durchschnittswerte des Grundes und Bodens von 1—1½ sh. pro Morgen oder zwei Acres. In einzelnen Districten, wie z. B. in den fruchtbaren, gut bewässerten Gegenden von Oudshoorn, sind hingegen schon Verkäufe von einzelnen Grundparcellen um Preise von 50 bis 250 £ pro Acre vorgekommen.

Der Colonialregierung stehen weite Flächen von Land noch zur Verfügung, welche an die Landesbewohner zur Vergrößerung oder Arrondirung ihres Besitzes oder an neue Ansiedler zu ihrer Sesshaftmachung verkauft werden können; von den 131 711 600 Acres cultivirbaren Grundes, welchen die Colonie — einschließlich des westlichen und östlichen Griqua-Landes, mit Ausschluss aber von Tembu-Land und Transkey — besitzt, waren um die Mitte des Jahres 1885 86 412 792 Acres in Einzelnbesitz übergegangen, so dass noch Grundflächen von 45 298 808 Acres der Vergebung harren.

Die Übergabe des Landes an Einzelnbesitzer geschieht nach eigenen, hiefür bestehenden Gesetzen; wenn wir auch begreiflicherweise hier auf die einzelnen Bestimmungen dieser Gesetze nicht näher eingehen können, so mag doch die Bemerkung Platz finden, dass die Überweisung der angesprochenen Landstrecken in Form einer permanenten, unkündbaren Miete geschieht, indem der Käufer sich zu einer jährlichen Abgabe verpflichten muss, welche in einem bestimmten Verhältnisse zu dem ursprünglichen Werte des übernommenen Grundstückes steht; in den einzelnen Bestimmungen der Landvergebungsgesetze waltet die Tendenz vor, die Gründung kleiner Anwesen zu begünstigen, welche von den Besitzern selbst bewirtschaftet werden können, und dem Ankaufe größerer Strecken Landes, also einer Speculation in Grund und Boden, entgegenzuwirken. So z. B. bestehen eigene gesetzliche Vortheile für diejenigen, welche die Erwerbung von Strecken anstreben, die mindestens vier, aber nicht mehr als 250 Morgen Ausdehnung haben; aber die Hintangabe solcher Kleingüter geschieht vorerst nur auf die Dauer von fünf Jahren und ist widerruflich, wenn der Ersteher während dieser Zeitdauer nicht bestimmten, an den Verkauf gesetzlich geknüpften Bedingungen nachgekommen ist. Unter diesen Bedingungen sind diejenigen, welche die früher erwähnte Tendenz am klarsten erkennen lassen, die Verpflichtung des Erstehers: innerhalb sechs Monaten vom Datum des Verkaufes an gerechnet, seinen persönlichen Wohnsitz auf der gekauften Grundfläche zu nehmen, und innerhalb zweier Jahre den zwanzigsten Theil seines Besitzes entweder der Cultur unterzogen oder doch wenigstens eingefriedigt zu haben. Das Gesetz, in welchem wir die Begünstigung der Etablirung kleiner Grundbesitzer zu erkennen glauben, datirt übrigens erst vom Jahre 1882, und wurde im Jahre 1885 in einigen Bestimmungen in gleichem Sinne abgeändert; es scheint den beabsichtigten Zweck erfüllen zu wollen, wenn man anders diesfällig schon einen Schluss aus den statistischen Daten ziehen darf, welche in dem kurzen, seither verflossenen Zeitraume gewonnen wurden, und die uns bis zur ersten Hälfte des Jahres 1885 zur Verfügung stehen.

Die Gesammtfläche des von der Regierung während des letzten Jahres vor Erlass des mehrerwähnten Gesetzes, d. i. im Jahre 1881, an Einzelnbesitzer verkauften Grundes betrug 3 136 267 Acres, welche sich aber nur auf 859 Ersteher vertheilten; im Jahre 1884 hingegen wurden 2 309 166 Acres

hintangegeben, welche von 2070 Käufern erworben wurden. Die Größe des durchschnittlich auf einen Käufer entfallenden Areals ist also schon eine sehr bedeutend geringere geworden, aber immerhin will es aus diesen Zahlen zu folgern scheinen, dass der bei weitem größte Theil der gemachten Grundverkäufe in großen Partien geschah, also die Ersteher nicht in die Classe der Kleinbesitzer gehören können, die man zu begünstigen trachtet.

Besondere Erwähnung verdient, dass die Regierung der Capcolonie eine ganz besondere Fürsorge dem Kataster angedeihen lässt; jede in Einzelnbesitz abgegebene Grundstrecke wird zuerst genau vermessen und deren Grenzen sorgfältig markirt; auf den alten Besitzungen, wo häufig Unsicherheit und Ungenauigkeit bezüglich deren Begrenzungen bestand, wurde durch nachträgliche, auf Staatskosten vorgenommene Vermessungen und Aufnahmen die nöthige Ordnung hergestellt.

Die vollständige Ordnung in allen Angelegenheiten des Grundbesitzes, welche durch sorgsames Katastralwesen erzielt wurde, und die Leichtigkeit jeder geschäftlichen Transaction in Grund und Boden, die auf dem Bestehen genau geführter Grundbücher basirt, findet namentlich bei den Engländern hohen Anwert, da in ihrer eigenen Heimat diesfällig bekanntlich die verwickeltsten Verhältnisse bestehen, zumeist infolge des von altersher überkommenen Gebrauches, den Verkauf von Grund und Boden immer nur in Form einer Vermietung auf eine lange Reihe von Jahren hinaus zu bewerkstelligen. Über die im Caplande sich so günstig von den analogen Zuständen des Mutterlandes unterscheidenden Verhältnisse bemerkt John N. Dalton: „*The registration system which prevails at the Cape, is one of the most perfect in the world. Land is sealable as corn. When a man wants to buy a plot of land, he simply goes to the registration office where he finds the name of the owner and of mortgagees who have a lien on the land. He sees at a glance the exact position of the property, and in half an hour the whole ceremony of transfer is completed, and at a trifling expense the new title is registrated, and the land passes into his hands once for all. Contrast this system with that which prevail in England, the endless delays, the vast legal expenditure, the obstacles and formalities of every kind.*“

Der aus diesen Andeutungen genügend deutlich erkennbare günstige Zustand der den Landbesitz und Landerwerb regelnden Gesetze, im Vereine mit den natürlichen Vortheilen des Klimas und der geographischen Lage, lassen die weitere Entwicklung des Caplandes zu einer reichen Agrarcolonie mit Bestimmtheit voraussetzen. Die wichtigsten Erzeugnisse gedeihen gut, und ihre Production ist noch bedeutender Zunahme fähig. Unter den Erzeugnissen des Feldbaues wird ganz besonders die Qualität des Weizens gerühmt, welcher zumeist in den westlichen Districten angebaut wird; die Nähe des Hauptmarktes, der Capstadt, sichert diesem Producte stets einen guten Preis und Absatz. Es ist übrigens eigenthümlich genug, dass bei der anerkannt vorzüglichen Qualität des Capweizens, „*such as would gladden the heart of an English corn chandler or miller*“ — sagt John Noble — und bei dem Vorhandensein von Tausenden und Tausenden von Acres Land, welches sich zur Cultur von Weizen trefflich eignen würde, die Colonie doch bis zum heutigen Tage noch auf einen recht namhaften Import von Körnerfrüchten und Mehl angewiesen geblieben ist. Wir finden unter den Importziffern des Jahres 1885 an Gerste 98 429, Bohnen und Erbsen 478 996, Kleie 171 461,

Mehl 13 221 958, Mais 18 854 242, Hafer 859 001 und endlich Weizen 54 090 180 Pfund (Gewicht.) Alle diese Einfuhrsmengen sind für den Verbrauch innerhalb der Colonie berechnet und von dem Mehrbetrage befreit, welcher auf die Durchfuhr zu Lande nach den benachbarten Freistaaten entfällt. Alle diese Erzeugnisse kann das Capland selbst hervorbringen, viele von denselben, wie den schon erwähnten Weizen, dann Mais, in vorzüglichen Qualitäten; dass das Land die Bedürfnisse seiner Bewohner in dieser Richtung noch nicht vollständig deckt, sondern auf Einfuhr angewiesen bleibt, muss seine Ursachen in anderen Umständen haben. Zum Theile mag hier das noch ziemlich entwicklungsbedürftige Communicationswesen mitwirken; denn obwohl namentlich in den letzten Jahren hierin sehr viel dankenswertes geschehen ist, so bestehen doch für den größten Theil der im Inneren der Colonie angesiedelten Farmer erhebliche Schwierigkeiten genug, um ihre Producte ohne zu große Mühe und Kosten auf den Markt der Städte zu bringen. Diese Thatsachen mögen auch mit Ursache sein, dass gerade die der Hauptstadt zunächst liegenden Landschaften es sind, welche am meisten Brotfrüchte produciren, und als die Kornkammern der Colonie angesehen werden können.

Von Belang und Einfluss auf die Production an Feldfrüchten mag übrigens zweifelsohne auch die Thatsache sein, dass man im Caplande durchaus nicht etwa mit hilliger Arbeitskraft zu rechnen hat. Noble berechnet den Aufwand für einen eingebornen Feldarbeiter zur Zeit der Acker- und Ernteperiode mit nicht weniger als 50 sh. monatlich, nebst freier Unterkunft, wobei auf den verheirateten Arbeiter ein und selbst zwei eigene Räume gerechnet werden müssen, während der alleinstehende es allerdings mit der Unterkunft nicht genau nimmt, und sich mit irgend einer ihm zugewiesenen Schlafstätte begnügt. Unter den Lebensmitteln, welche die Arbeiter in natura beanspruchen, figurirt aber dreimal im Tage eine ausgiebige Ration an Wein. Daraus ist wohl nebst dem Schlusse auf eine recht ansehnliche Belastung der Landwirtschaft durch hohe Arbeitslöhne auch der weitere Schluss erlaubt, dass im Caplande der Wein zu den in die niedersten Classen vorgedrungenen Lebensbedürfnissen gezählt werden darf, und es wird erklärlich, wieso das früher zur Sprache gekommene Missverhältnis zwischen der großen Production und dem so unansehnlichen Exporte der Capweine bestehen kann.

Was die Art und Weise des Anbaues der Körnerfrüchte im Caplande anbetrifft, so unterscheidet sich dieselbe nur darin von der in Europa üblichen, dass eine zu dichte Aussaat sorgfältig vermieden werden muss. Sobald die Frucht in Halme schießt, reift sie auch schnell unter der Einwirkung der afrikanischen Sonne, und dicht gesäetes Getreide gibt dann beinahe ganz leere Ähren; bemerkenswert ist, dass Hafer absichtlich dicht gesäet wird, da man hier auf die Ähre gänzlich Verzicht leistet und die Halme schneidet, bevor die Ähre sich bildet. Das so gewonnene „Haferheu“ wird als Viehfutter, namentlich für Pferde, sehr geschätzt.

Der Gebrauch von Maschinen zu Zwecken der Landwirtschaft ist noch nicht sehr verbreitet; vielfach sind es auch die Bodenverhältnisse der Farmen, welche sich der Anwendung dieser Maschinen entgegensetzen.

Die Erntezeit wird mit festlichen, aus Europa überkommenen Gebräuchen gefeiert; die Löhne, welche die eingebornen Arbeiter zu dieser Zeit beanspruchen, sind noch höhere als die früher erwähnten, welche zur Zeit der Bestellung des Bodens üblich sind; ein Schnitter erhält da oft 2 sh. 6 d. täglich, nebst freier Verpflegung und Unterkunft. Dabei gilt es als Regel,

den Lenten soviel von dem einheimischen Weine zn geben, als sie zu trinken vermögen.

Noch andere Erzengnisse des Bodens gibt es im Caplande, welche hier eine wenn auch nur flüchtige Erwähnung verdienen. So z. B. wird Mais mit dem besten Erfolge in den verschiedensten Theilen der Colonie gebaut, und sowohl als Nahrungsmittel für Menschen, wie anch als sehr wertvolles Viehfntter benützt; Hirse wird von den Eingebornen gerne gebaut; Kartoffeln und alle Arten von europäischen Gemüsen und Grünzengen kommen sehr gut fort und werden überall nach dem localen Bedarfe gezogen.

In mehreren Theilen der Colonie wird mit Erfolg die Tabakpflanze cultivirt. Es heißt, dass der Boden der fruchthareren Partien des Caplandes überall die erforderlichen Eigenschaften besitzen würde, um den gewinnbringenden Bau der Tabakpflanze in großem Maßstabe znznlassen; doch soll die Art und Weise, in welcher bisher die Pflege des sich entwickelnden Blattes vorgenommen wird, sowie auch die weitere Behandlung des Blattes, um dasselbe für den Consum vorznbereiten, noch sehr viel zn wünschen übrig lassen. Es lässt jedenfalls auf das Vorhandensein günstiger natürlicher Bedingungen für den Tabakbau schließen, wenn man erfährt, dass die Capregierung — ähnlich wie sie es rücksichtlich des Weinbaues gethan hat — beim Parlamente dio Mittel beanspruchte, um einen eigenen Experten in die Colonie kommen zu lassen, welcher die örtlichen Verhältnisse des Tabakbaues zu studiren und den Farmern die entsprechenden Rathschläge zu ertheilen hätte. Die Wahl fiel auf Herrn Peter Johann Bosch, welcher auf Java die reichsten Erfahrungen gesammelt nnd vorzügliche Resultate erzielt hat.

Die gegenwärtige Ernte an Tabak im Territorium der Capcolonie wird auf etwa 3 Millionen Pfund im Jahre geschätzt; dieser ganze Ertrag wird aber im Bereiche der Colonie und ihrer benachbarten Freistaaten verbraucht, wobei ein ansehnlicher Theil znr Bereitnng von Abgüssen verbraucht wird, die in der Schafzucht Verwendung finden, wahrscheinlich als Mittel gegen belästigende Insecten oder gegen die Hautkrankheiten, von welchen wir früher Erwähnung gethan haben.

Das landläufige Urtheil über die Zukunft des Tabakbaues in der Capcolonie geht dahin, dass bei einiger Sorge für die heranwachsenden Pflanzen und besserem Geschick in der Bereitung der Blätterernte, man am Cap in kurzer Zeit über ein Prodnct verfügen müsste, welches die Concurrenz am Weltmarkte ohneweiters mit Erfolg anfzunehmen imstande wäre. —

Von den bisher noch nicht erwähnten Zweigen der Thierzucht mag zunächst der Pferdezucht gedacht werden. Bei dem letzten in der Colonie vorgenommenen allgemeinen Census zählte man 205 985 Pferde; Noble bemerkt, dass diese Zahl sich bis znr Gegenwart wohl mindestens verdoppelt haben dürfte. Doch kann man noch nicht sagen, dass ein lebhafter Handel in Pferden sich bereits entwickelt hätte. Die Wünsche, welche man hier bezüglich der Hebung dieses Zweiges der Production hegt, richten sich demnach auf die Sicherung eines regelmäßigen Absatzes, da es den Landesverhältnissen nach keinerlei Schwierigkeiten unterliegen würde, für einen regelmäßigen Nachwuchs an jungen Thieren zu sorgen. Nachdem dem Pferdeschlage des Caplandes sehr gute Eigenschaften, namentlich rücksichtlich seiner Ausdauer und vergleichsweisen Unempfindlichkeit nachgerühmt worden, so glaubt man, dass dieser Schlag sich besonders für militärische Zwecke gut eignen müsste, und man wünscht, dass die englische oder indische Regierung

auf das Capland zur Sicherung des Bedarfes an Militärpferden reflectiren möge. Wie gesagt, wäre man vollkommen imstande, in diesem Falle eines regelmäßigen Absatzes für den bezüglichen Bedarf stets reichlich aufzukommen. Die ersten Pferde zu Zuchtzwecken wurden in das Capland aus Südamerika importirt; der so erzielte Schlag wurde aber später durch Einfuhr von reinen Arabern und englischem Vollblut in wesentlicher Weise verbessert. —

Ein beachtenswerter Bestandtheil des Reichthumes der Colonie beruht auf der Rinderzucht. Das Rind war schon zur Zeit der ersten europäischen Ansiedler ein in Südafrika sehr geschätztes Hausthier, und noch heutzutage ist dasselbe der Wertmesser des Eigenthums bei den meisten eingebornen Stämmen; die langgehörnte einheimische Rinderrace ist aber seit der Verbreitung der europäischen Ansiedler über das Capland zuerst mit holländischer Race gekreuzt worden, und gegenwärtig gibt es vielleicht keine in Holland und Großbritannien vorkommende Art von Rindvieh, die nicht auch auf einzelnen Farmen des Capterritoriums gezüchtet werden würde. Die weitausgedehnten Weideländer der Küstendistricte, einschließlich der unter dem Namen *„Zuurveld“* bekannten sauren Weiden, liefern das schönste und kräftigste, namentlich zum Zuge besonders gut verwendbare Rindvieh. Die Farmer dieser Gegenden sind es auch, welche die größte Zahl der mächtigen Ochsengespanne liefern, mittels deren die meisten Transporte im Bereiche des Caplandes, und der Transit von Frachten zwischen den Häfen und dem Inneren der Colonie sowohl, als zu den angrenzenden Staaten bewerkstelligt werden. Diese Farmer werden in ihrer Eigenschaft als Großfuhrleute *„Kurveyors“* genannt.

Auch bezüglich des Rindviehes sind die Zahlen, die wir — den Angaben Nobles folgend — anzuführen vermögen, wahrscheinlich bedeutend hinter jenen zurückstehend, welche ein neuer Census ergeben würde; man zählte im Jahre 1875 421 762 Stück Zugochsen und 689 951 Stück anderes Rindvieh; dazu müsste unbedingt noch die Zahl von 218 931 Stück gerechnet werden, als der Bestand der seit dieser Zeit mit der Colonie vereinigten Transkey-Territorien. Dass der Stand an Rindern ein sich bedeutend und rasch vermehrender sein muss, kann unter anderem auch aus der Thatsache geschlossen werden, dass im Laufe des Quinquenniums 1880—1885 der Durchschnittspreis eines Stückes von 9 £ auf 6 £ 10 sh. gesunken ist; im Transkey ist dieser Durchschnittspreis 6 £.

Unter den verschiedenen Zweigen der Nutzung, welche die Rinderzucht gewährt, ist im Bereiche des Caplandes die Milchwirtschaft durchaus nicht an letzter Stelle zu setzen. Man weiß, welcher Wert in der Haushaltung von Menschen englischer und holländischer Abstammung der Butter, dem Käse und der Milch beigelegt wird; aber weniger bekannt ist, dass alle die eingeborenen Racen, auf deren Dienste die englischen und holländischen Farmer im Caplande angewiesen sind, die Kuhmilch allen anderen Nahrungs- und Genussmitteln beiweitem vorziehen. Jeder Farmer wird also eine im Verhältnisse zur Zahl der ihm nöthigen Arbeiter stehende Milchwirtschaft betreiben müssen, und in den Städten wird jedes Product dieser Wirtschaften reichlichen und gut bezahlten Absatz zu jeder Zeit finden. Welcher Wert von den Eingeborenen auf die Milch gelegt wird, kann aus einer Bemerkung Douglas' geschlossen werden. Er sagt, dass auf den Farmen, welche die Straußenzucht betreiben, sehr viel auf den Fleiß, die willige Sorgfalt und Hingebung der eingeborenen Pfleger und Hüter der jungen Thiere ankomme; wolle man diese Leute immer bei guter Laune und Arbeitslust erhalten, so sei vor Allem

nothwendig, mit der Straußenfarm eine entsprechend große Meierei zu verbinden, um den Leuten stets den reichlichen Genuss der von ihnen über Alles geschätzten Milch zu ermöglichen. In der That findet man auch die Straußfarmen immer mit einer angemessenen großen Schweizerei vereinigt, was umsoweniger Schwierigkeiten macht, als die Rinder dieselben Weiden benützen können, wie die Strauße, indem ihnen gerade jene Weidepflanzen bestens zusagen sollen, welche von den Vögeln zumeist unbeachtet gelassen und verschmäht werden.

Nicht unbedeutend ist der Stand an Ziegen und die Zucht und Verwendung dieser Thiere im Bereiche des Caplandes. Man findet Herden von eingeborenen Ziegen, dann wieder solche, welche mit der wertvolleren Angoraziege gekreuzt sind, endlich auch solche von reiner Angorazucht. Die Ziege der eingeborenen Race ist ein sehr widerstandsfähiges und bedürfnisloses Thier. Sie findet ihre Nahrung an Stellen, wo das Schaf nicht leben könnte, liefert ein Fleisch, welches allerdings von einer geringeren Qualität ist als jenes der Schafe und Schöpse, aber immerhin in dem Haushalt der Farmer mit ihrem zahlreichen Gesindestande seine gute Verwendung finden kann; und endlich vermehren sich die Ziegen im Caplande ganz besonders rasch und ausgiebig. Würfe von fünf Jungen sind durchaus keine Seltenheit; weniger als zwei Junge beträgt der Wurf niemals; das Fell dieser Ziegen ist zu den wertvolleren Ledergattungen verarbeitbar.

Der Vorzug, welchen die Angoraziege über die eingeborene Race besitzt, besteht namentlich in dem für industrielle Zwecke sehr wertvollen Haare — Mohair genannt. Die Einführung der Angoraziege in das Capland datirt erst seit vergleichsweise sehr kurzer Zeit. Nachdem die ersten Thiere dieser Race aus Bombay durch den Obersten Henderson nach dem Cap gebracht worden waren, gelang es erst im Jahre 1856 den Brüdern Mosenthal, solche Thiere gänzlich reiner Zucht aus Angora selbst zu erhalten. J. B. Evans erwarb gelegentlich einer Reise nach Kleinasien einige Böcke aus den Bergdistricten von Tcherkess und Geredeh, welche im Jahre 1880 nach dem Caplande gelangten. Zu dieser Zeit waren die günstigen Erfahrungen, welche man mit der Aufzucht und Kreuzung dieser Thiere gemacht hatte, schon soweit gediehen, dass einzelne der neueingeführten Zuchtböcke gänzlich reiner Race um Preise bis zu 400 £ Käufer fanden. Die Ausfuhr von Angoraziegenhaaren — Mohair — figurirt zum erstenmale im Jahre 1862 mit der geringen Menge von 1036 Pfund in den Rapporten des Zollamtes; im Jahre 1885 betrug diese Ausfuhr schon 5 251 301 Pfund im Werte von 204 018 £. Im Jahre 1865 hatte die exportirte Menge von Angoraziegenhaaren noch nicht 10 000, im Jahre 1870 noch nicht eine halbe Million, im Jahre 1875 aber schon 1 147 453, im Jahre 1880 2 590 232, im darauffolgenden Jahre aber schon die bisher nur im Jahre 1885 übertroffene Menge von 4 146 128 Pfund betragen.

Man gibt sich im Caplande keiner geringeren Hoffnung hin als jener, mit der Zeit ein noch wertvolleres Product zu gewinnen als die Angoraziege dies in ihrem Heimatslande zu liefern vermag. Es wird eine autoritäre Stimme angeführt, welche darüber das Folgende schrieb: „*In time, with careful and intelligent cultivation, the Cape might take its place as equal if not superior to Turkey as Mohair-Producing country. The lustre, as a rule, is nearly equal to that of Turkish Mohair, and it is softer and finer. In the best lots there is nearly freedom from kemp, and the kemps are not usually*

so thik and coarse as those in Turkish Mohair. The colour is generally superior. The medium are largely used for wraps for making Mohair plush, and here again the fineness of Cape Mohair is most suitable, as it makes a full, rich plush. There is no doubt that south Africa is eminently suited for the growth of Mohair, and that it only rests with the people of the colony to make it some day the greatest Mohair producing country in the world.«

Von besonderer Bedeutung für die Capcolonie ist die Anlage, Ausbreitung und Vervollkommnung des Netzes von Verkehrsstraßen sowohl innerhalb des eigentlichen Bereiches der Colonie als zu den angrenzenden Territorien, mit welchen ein lebhafter Warenverkehr besteht. Die Natnr hat hier dem menschlichen Bedürfnisse nicht günstig vorgearbeitet; keine schiffbaren Flüsse durchziehen das Land, nnd die terrassirte Beschaffenheit des Bodens bietet sehr ansehnliche Schwierigkeiten für die Anlage von Straßen, Eisenbahnen n. s. w.

Mit der znnehmenden Production und dem entstehenden vermehrten Bedürfnisse nach Absatz der erzielten Producte, ist naturgemäß auch die nöthige Energie wach geworden, um die angedenteten natürlichen Schwierigkeiten zu überwinden; man kann sagen, bemerkt Fregattenkapitän Müldner, dass der Fortschritt der Colonie sich in den Fortschritten und der Ausbreitung des Verkehrsnetzes wiederspiegelt.

Wenn auch die ersten Anlagen von wichtigeren Verkehrsstraßen his in die Zeit des Gouvernements Lord Somersets znrückreicht, so ist doch das weitans meiste für den Verkehr von der Küste znm Inneren und znr Verbindung der wichtigeren Plätze untereinander, erst in jener allerneuesten Periode zu vollführen möglich gewesen, in welcher die Entdeckung und rasche Ausbeutung der Diamantfelder mit einemmale bedentende Geldmittel zur Verfügung für öffentliche Zwecke hrachte.

Die erste große Kunststraße war jene, die von Lord Somerset üher French Hock gelegt wurde; zehn Jahre später wnrde von Sir Lowry Cole der Bau einer Straßenlinie über die Berge von Hottentottholland inaugurirt, welche Straße hente noch den Namen ihres Erhauers führt; die Anlage eines nach einem wohldurchdachten Plane gelegten, sich über die ganze Colonie verzweigenden Straßennetzes nahm aber ihren Anfang erst im Jahre 1844. Der Plan hiezu ging von dem Colonialsecretär John Montagu aus, welcher unter Anderem die Idee fasste und znr Ausführung brachte, die Arbeiten an den nenanzulegenden Straßen zum größten Theile dnrch Sträflinge herstellen zu lassen.

Nach Maßgahe der vorhandenen Geldmittel wurde nnn seit der Feststellnng des Planes für die Landescommunicationen stetig an ihrem Aushau gearbeitet; die Fortschritte, die man bald zu machen anfing, waren bemerkenswerte; Gouvernenr Sir Harry Smith äußerte, die Leistnngen des Caplandes im Commnnicationswesen *»would do honour to a Great Nation, instead of a mere dependency of the British Crown.«*

Gegenwärtig beträgt die Gesammtlänge der über das Capland verzweigten Kunststraßen ersten Ranges 4100 Meilen; hiezu kommen noch *»Divisional Roads«*, etwa unseren Bezirksstraßen vergleichbar, in der Gesammtlänge von 4300 Meilen.

Die Anlage dieses hedeutenden Straßennetzes hat selbstverständlich in einem Terrain von so ungünstiger und schwieriger Beschaffenheit, wie jenes

des Caplandes es ist, manche kunstvolle Bauten nothwendig gemacht, worunter besonders einige Brücken hervorragend Erwähnung verdienen. Unter diesen Brückenbauten sind es wieder jene, welche den Orangefluss überspannen, die mit allem Aufwande modernster Ingenieurkunst ausgeführt sind. Dieser Fluss, welcher beinahe den ganzen Continent der Quere nach durchströmt — seine Quellen liegen in den höheren Partien des Drakenberges und er mündet an der Westküste in den atlantischen Ocean — ist sehr bedeutenden Hochfluten unterworfen, da er die Gewässer eines Gebietes von 400 000 englischen Quadratmeilen in sich aufnimmt. Die Unterbrechungen des Handelsverkehres durch die jedesmaligen derartigen Hochfluten waren sehr fühlbar; wie bedeutend die Verluste gewesen sein mögen, welche man diesen Unterbrechungen zuzuschreiben berechtigt war, mag aus dem Umstande geschlossen werden, dass das Colonialparlament vor der Ausgabe nicht zurückscheute, welche durch vier Überbrückungen des Oranjeflusses bedingt wurden. Das Gesetz, welches zum Baue von vier Eisenbrücken über den mehrgenannten Fluss ermächtigte, wurde im Jahre 1874 erlassen; die größte derselben ist jene bei Hope Town, welche mit einem Kostenaufwande von 114 260 £ in einer Länge von 1480′ erbaut wurde. Ihr zunächst kommt die Brücke von Colesberg, 1339′ lang und mit dem Aufwande von 108 726 £ erbaut; die Bethulicbrücke ist 1350′, die Aliwalbrücke 860′ lang; erstere hat einen Aufwand von 78 874, letztere einen solchen von 59 904 £ in Anspruch genommen. Ein Hanpttheil der großen Anslagen für diese Brücken wurde durch die enormen Kosten verursacht, welche durch den Transport der einzelnen Baustücke von den Seehäfen bis an den Ort der Verwendung erwuchsen.

Eine andere erwähnenswerte Brücke ist jene über den großen Keyfluss, welcher Fluss das eigentliche Territorium der Colonie von dem erst in neuerer Zeit annectirten Transkey-Lande scheidet. Sie besteht aus dreizehn Feldern von je 95′ Spannweite und hat 49 000 £ gekostet. Diese Brücke wurde nicht allein aus commerziellen Gründen erbaut; man hielt es für nöthig, sich für alle Jahreszeiten die Verbindung über den oft reißenden Keyfluss nach dem neuunterworfenen Lande offen zu halten. Die Schaffung derartiger Verbindungsmittel ist den halbwilden Eingeborenen gegenüber auch von einem keineswegs zu unterschätzenden politischen Werte; von der Vollendung der Brücke über den Keyfluss erhielten die Kaffern nach dem Kriege von 1877/78 erst den Eindruck, dass ihr Land wirklich von den Engländern unterworfen war; „*now we see that we are conquerred*“, sagten sie, „*the land of the Ama-settlers* (d. i. das Land der Engländer) *and of the Amakosa is one*“.

Unvergleichlich von noch größerer Bedeutung als die Straßenbauten sind die Anlagen von Eisenbahnen, worin namentlich während der jüngsten Zeit im Caplande außerordentlich viel geschehen ist. Der erste bescheidene Anfang im Eisenbahnbau ward hier im Jahre 1859 gemacht; die Capstadt wurde mit Wellington durch eine Linie von 58 Meilen Länge verbunden. Die Erwartungen, welche man an die anfängliche Rentabilität dieser kurzen Eisenbahnstrecke knüpfte, scheinen keine großen gewesen zu sein; die englische Gesellschaft, welche den Bau unternahm, ging erst an die Ausführung des Projectes, als die Regierung eine sechsprocentige Verzinsung des Anlagecapitals von 500 000 £ garantirte. Man darf annehmen, dass die Erfahrungen, welche man mit der Ertragsfähigkeit dieser ersten Eisenbahnstrecke machte, keine ungünstigen waren; denn nach drei Jahren — 1862 — fand

sich eine Gesellschaft, welche eine Zweiglinie von Salt-River nach Wynberg erbaute, ohne irgend eine Zinsengarantie zu beanspruchen. Bald darauf wurde auch der Bau einer Eisenbahn von Port-Elizabeth nach Uitenhage in Angriff genommen. Alle diese bisher genannten kleinen Eisenbahnstrecken sind später in das Eigenthum der Colonie übergegangen, als die reichen Einnahmen, welche als Folge der Diamantgräberei zu fließen begannen, die Weiterführung der Eisenbahnen in größerem Stile zuließen.

Der Anlageplan des Eisenbahnnetzes der Capcolonie nimmt die drei Haupthäfen derselben zum Ausgangspunkte von drei Complexen, oder wie der landläufige Ausdruck lautet »Systemen«. Diese Systeme werden gemeiniglich als das westliche, mittlere und östliche System unterschieden. Die beiden ersteren gehen von Capstadt und Port-Elizabeth aus, verzweigen sich im Inneren und convergiren gegen das Griqua-Land mit Kimberley; das östliche System hat seinen Ursprung in East-London und richtet sich gegen den Orange-Freistaat. Zu Beginn des Jahres 1886 waren einschließlich der älteren, durch Kauf erworbenen Strecken, 1599 Meilen Eisenbahn im Besitze der Regierung, vollständig ausgebaut, und dem Betriebe übergeben; die Gesammtkosten der Herstellung und Erwerbung dieses Eisenbahnnetzes werden mit der Summe von 13 407 385 £ angegeben.

Auf die einzelnen Complexe oder Systeme vertheilen sich die Bahnen wie folgt:

Westliches System:		
Capstadt-Dock nach Kimberley	648	Meilen,
Stellenbosch-Zweigbahn	26	»
Malmesbury-Zweigbahn	29	»
Salt-River nach Kalk-Bai	15	»
Mittlerer Complex:		
Port-Elizabeth bis De-Aar Junction ..	338	Meilen,
Naauwport nach Colesberg..........	38	»
Zwartkops nach Graaff-Reinet	178	»
Alicedale nach Grahams-Town.......	35	»
Östlicher Complex:		
East-London nach Nord-Aliwal	282	Meilen,
Baney nach Kings William-Town	10	»
Im ganzen	1599	Meilen.

Die gleichmäßige Spurweite dieser sämmtlichen Bahnen beträgt $3^1/_2$ engl. Fuß; mit Ausnahme der ersten 7 Meilen der Port-Elizabeth-Uitenhage-Bahn, sind sie alle einspurig.

Die Hauptrichtung der westlichen Bahnen führt gegen NO und übersetzt auf zahlreichen Brücken die Gewässer dieser Partien des Landes; das mittlere System ist in dieser Beziehung in günstigerer Lage, da es sich im allgemeinen dem Laufe der Gewässer anschmiegen kann; die schwierigsten Terrainverhältnisse haben die Bahnen des östlichen Complexes zu überwinden gehabt, und sind hier die stärksten Krümmungen und Steigungen anzutreffen.

Im Gebiete aller drei Complexe aber hat die eigenthümliche Bodengestaltung des Caplandes mit seinen hohen Gebirgen, tiefen Thälern und der terrassenartigen Folge von Hochebenen, welche eine nach der anderen von der Bahntrace erreicht werden müssen, sehr erhebliche Schwierigkeiten bei der Anlage und dem Bau der Bahnen geboten; eine große Zahl von Bauwerken, als: Dämmen, Böschungen, Brücken, Viaducten u. s. w. mussten

Digitized by Google

hergestellt werden. Viele dieser Bauten gelten nach Anlage und Ausführung als Meisterwerke der modernen Ingenieurkunst.

Es kann nicht fehlen, dass die Fahrt auf diesen gewundenen Gebirgsbahnen manche besonders schöne, an landschaftlichen Reizen reiche Punkte bietet; der Reisende, welcher auf den Bahnen des Caplandes allen modernen Comfort findet, kann sich auch über Eintönigkeit der Fahrt keineswegs beklagen. Besonders gerühmt wird die Strecke des westlichen Systemes, in welcher die Bahn die Gebirge des Hexflusses erklimmt, um in die Karoo-Hochebene einzutreten. Von der Stadt Worcester an, welche 780′ über der Meeresfläche liegt, hat die Bahn hier in zahllosen Windungen, Thalübersetzungen u. s. w. in einer Längenentwicklung von nur 36 engl. Meilen eine Seehöhe von 3193′ zu erreichen; Steigungen von 1 zu 45 und vielfach auch solche von 1 zu 40 erinnern hier an die kühnsten Anlagen der europäischen Hochgebirgsbahnen. Der höchste Punkt, welchen diese an scharfen Curven, mächtigen Felseinschnitten u. s. w. reiche Bahnstrecke zu übersetzen hat, bevor die Karoo-Hochebene erreicht ist, liegt 3588′ über der Meeresfläche, also etwas höher als die Kuppe des Tafelberges. Es ist dies Pieter Meinjes Fountain, 77 Meilen von Worcester entfernt.

Die beiden anderen Eisenbahncomplexe führen zu noch größeren Höhen über die Seefläche empor; im mittleren Complexe ist Bosworth in der Nähe von Naauwport mit 5185′, im östlichen Complexe ein Punkt in dem Stormberg-Gebirgszuge mit 5586′ Seehöhe der höchste von der Bahn erreichte Punkt.

Unter den einzelnen der Bahn dienstbaren Bauwerken wird namentlich die kühne Brücke über den Orangefluss auf der Kimberley-Linie bewundert. Sie liegt mit ihrer Fahrbahn 65′ über dem Flusspiegel und besteht aus neun Feldern von der Spannweite von je 130′. Die Arbeiten an den massiven Pfeilern, welche die Brücke — „*Good Hope Bridge*“ genannt — tragen, wurden im Monate Juli 1884 begonnen; im November des darauffolgenden Jahres wurde die vollendete Brücke bereits dem Verkehre übergeben.

Außer den bisher erwähnten, dem Staate gehörenden großen Eisenbahnen gibt es im Bereiche der Colonie auch noch vereinzelte kleinere, im Privatbesitze stehende Eisenbahnstrecken, meist zu industriellen Zwecken. Als die bedeutendste kann die außerhalb der drei Complexe fallende 92 Meilen lange Bahn von O'Okiep nach Port-Nollot im Namaqua-Lande genannt werden, welche im Dienste der von uns schon früher geeigneten Ortes erwähnten *Cape Copper Mining Company* steht; auch der Zweig von Grahams-Town nach Port-Alfred — 43 Meilen lang — ist im Besitze einer Privatgesellschaft; doch wurde die Errichtung dieser Zweigbahn von Seite der Regierung mit der Summe von 50 000 £ subventionirt.

Die Entwicklung der Anlagen für telegraphischen Verkehr hat im Caplande nicht allein mit jener der Eisenbahnen Schritt gehalten, sondern ist derselben weit vorangeeilt. Wenige und nur kleinere und unbedeutende Orte der Capcolonie stehen gegenwärtig noch außerhalb des telegraphischen Netzes. Man zählte im Jahre 1885 203 telegraphische Stationen; 351 000 £ waren bis zu dieser Zeit für die telegraphischen Anlagen ausgegeben worden und die Gesammtlänge der Leitungen betrug zu Ende des Jahres 1884 8663 Meilen.

Ein sehr mäßiger Tarif für die Benützung des Telegraphen zielt auf Verallgemeinerung dieses Verständigungsmittels hin; auf die größte Distanz, welche das Telegraphennetz des Caplandes in sich begreift — 1500 Meilen —

kostet ein einfaches Telegramm von 10 Worten nur 1 sh., und für je fünf weitere Worte wird $^1/_2$ sh. berechnet.

Die telegraphische Verbindung mit Europa ist über Port-Natal hergestellt. Von hier gehen nämlich submarine telegraphische Leitungen über Mozambique und Zanzibar nach Aden und von da weiter nach Suez; für den Fall, als diese östlich von Afrika verlaufende Telegraphenleitung zeitweilig unterbrochen wäre, so müsste zur Aufgabe von Telegrammen von der Capstadt aus ein Dampfer nach St. Vincent auf den Capverdischen Inseln gesendet werden; auch von Dakkar aus könnte die Aufgabe von Telegrammen erfolgen. Von letzterem Orte ist die Herstellung einer telegraphischen Verbindung mit St. Paul de Loanda projectirt. —

Aus diesen hier in Kürze gegebenen Daten ist ersichtlich, wie sehr man in der Colonie bestrebt ist, dem Inlandverkehre alle die zur Hebung der Handelsthätigkeit nothwendigen Mittel zu schaffen; das allgemeine Bild, welches rücksichtlich der Verkehrsverhältnisse des Landes hiedurch geboten werden mag, bedarf aber noch der Ergänzung durch einige Hauptangaben über den *Seeverkehr* der Colonie.

Die nachfolgende Tabelle gibt die diesfälligen wichtigsten Übersichtsdaten für die Jahre 1880 bis 1885. Sie basirt auf officiellen Veröffentlichungen.

Eingelaufen:	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Englische Schiffe	1785	1874	1935	1853	1698	1711
m. Tonnen	2 123 091	2 327 877	2 858 906	2 832 833	2 517 707	2 560 419
Fremde Schiffe	329	438	393	282	225	297
m. Tonnen	133 314	213 113	199 970	157 444	133 299	154 639
Zusammen Schiffe	2114	2312	2328	2135	1923	2008
m. Tonnen	2 256 405	2 540 910	3 058 876	2 990 277	2 651 006	2 715 058
Ausgelaufen:						
Englische Schiffe	1784	1854	1942	1829	1720	1703
m. Tonnen	2 093 663	2 334 767	2 827 636	2 808 690	2 528 621	2 544 615
Fremde Schiffe	319	406	389	286	235	293
m. Tonnen	127 250	191 824	196 379	160 568	142 490	153 182
Zusammen Schiffe	2103	2260	2331	2115	1955	1996
m. Tonnen	2 220 913	2 526 591	3 034 015	2 969 258	2 671 111	2 697 797

Von dem Schiffsverkehre, welcher aus den vorstehend angegebenen Zahlenwerten beurtheilt werden kann, entfällt weitaus der größte Theil auf die Capstadt, welche nicht allein die politische Hauptstadt der Colonie, sondern trotz ihrer excentrischen Lage auch das commerzielle und Verkehrscentrum der Colonie ist. Es ist dies unter anderem auch aus den Angaben ersichtlich, welche Fregattenkapitän *Müldner* über den zur See stattfindenden regelmäßigen Postverkehr zu machen in der Lage ist.

Digitized by Google

Der Postdienst nach der Capstadt liegt in den Händen zweier Gesellschaften, nämlich der *Union Line* und der *Donald Currie and Co.*-Linie. Diese Gesellschaften genießen für die Besorgung des Postdienstes eine jährliche Subvention von 25 000 £.

Die Paketboote der *Union Line* verlassen Plymouth jeden zweiten Freitag, nachdem sie tags zuvor von Southampton ausgelaufen sind. Sie machen die Fahrt nach der Tafelbai in 20 Tagen und berühren während dieser Fahrt Madeira und St. Helena.

Die Dampfer der *Donald Currie and Co.*-Linie hingegen treten ihre Fahrten jeden zweiten Dienstag von London an und gehen am darauffolgenden Freitag von Dartmouth nach dem Cap ab, und zwar abwechselnd über Lissabon und über Madeira. Die Dauer der Fahrt von Dartmouth nach dem Cap wird ebenfalls meistens in der Dauer von 20 Tagen bewerkstelligt[1]). Die Dampfer der letztgenannten Gesellschaft berühren alle acht Wochen St. Helena und nehmen von da Passagiere nach Ascension; nach Bedarf werden auch Extradampfer von dieser Gesellschaft expedirt.

Die regelmäßigen Fahrten der Paketschiffe der genannten beiden Gesellschaften nach der Capstadt und deren Aufenthaltsdauer in der Tafelbai fügen sich derart aneinander, dass jeden Mittwoch ein Dampfer von der Tafelbai aus die Rückreise nach Europa antritt. Die Routen, welche bei der Rückreise eingehalten werden, sind dieselben wie auf der Ausreise; die Schiffe der Union-Linie berühren nebstbei bei jeder zweiten Fahrt Ascension.

Sobald ein Oceandampfer der Union-Linie die Tafelbai erreicht hat, wird ein dieser Gesellschaft gehörender Küstendampfer von Capstadt ausgesendet, welcher alle Häfen der Capcolonie berührt und seine Fahrt bis Port Natal erstreckt. Die Rückreise von dort nach der Tafelbai wird jeden zweiten Donnerstag angetreten und schließt sich an die Abfahrt des Oceandampfers nach Europa an.

Der Postdienst der Donald-Linie erstreckt sich in Südafrika über Capstadt, Mossel-Bai, Algoa-Bai, Kowie, East London und Natal; in Ostafrika über Delagoa-Bai, Inhambane, Chiloane, Quilmaine, Mozambique, Ibo und Zanzibar.

Der Schiffspark der beiden Gesellschaften besteht für den süd- und ostafrikanischen Dienst aus den folgenden Dampfern.

Union-Linie:

Mexican	4669 t	German	3028 t
Tartar	4339 „	Durban	2874 „
Athenian	3877 „	Anglian	2274 „
Moor	3688 „	Asiatic	2078 „
Trojan	3554 „	Danube	2038 „
Spartan	3491 „	Roman	1850 „
Pretoria	3199 „	Union	113 „
Arab	3170 „	Carnarvon	103 „
Nubian	3091 „		

[1]) Die schnellste Postfahrt von der Tafelbai nach Plymouth (mit Berührung von Madeira) machte vom 22. Februar bis 11. März 1888 der Dampfer Athenian der Union-Linie, in 17 Tagen, 21 Stunden und 5 Minuten. Bis zu dieser Zeit war die schnellste gleichartige Reise vom Dampfer Tartar derselben Gesellschaft, in 17 Tagen, 23 Stunden und 7 Minuten zurückgelegt worden. („*P. M. Gazette*“ 12. März 1888.)

Donald Currie and Co.-Linie:

Noeha Castle	4350 t	Conway	2965 t
Hawarden	4350 „	Warwick	2957 „
Roslin	4350 „	Dunrobin	2811 „
Pembroke	3950 „	Dumbar	2700 „
Drumont	3705 „	Methven	2700 „
Carth	3705 „	Taymouth	1827 „
Kinfauns	3507 „	Duart	1825 „
Grantully	3489 „	Lapland	1269 „

Ferners für den Dienst in Süd- und Ostafrika:

Dunkeld	1156 t	Florence	695 „
Melrose	840 „	Venice	511 „

Rücksichtlich der Fahrpreise für Passagiere haben die beiden Gesellschaften — wahrscheinlich infolge eines Cartells — die gleichen Tarife festgesetzt; die Passagepreise betragen:

Von London nach	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Capstadt	35 £	23 £	15 £
Port Elizabeth	38 „	25 „	16 „
Port Natal	42 „	28 „	18 „
Mozambique	50 „	34 „	23 „
Zanzibar	54 „	36 „	? „
Mauritius	55 „	37 „	25 „
East London	40 „	26 „	17 „

Für sämmtliche Orte dieser weiterstreckten Linien werden auch Tour- und Retourbillets mit sechsmonatlicher Giltigkeitsdauer ausgegeben; dieselben genießen eine zehnprocentige Ermäßigung des doppelten gewöhnlichen Fahrpreises.

Die Capstadt ist die Hauptkohlenstation für die zwischen Europa und Australien um das Cap verkehrenden Dampfer; diese Schiffe laufen gemeiniglich die Tafelbai nur für wenige Stunden an, und setzen ihre Fahrt sofort nach Ergänzung der Kohlen und Einnahme frischer Lebensmittel wieder fort. Zahlreiche Warendampfer laufen übrigens die Tafelbai in unregelmäßiger Folge, besonders zur Zeit des größten Exportes der Landesproducte an.

Über die Schiffahrtsverhältnisse der Colonie im allgemeinen bemerkt Fregattenkapitän Müldner das Folgende.

Der wichtigste Hafen ist jener von Capstadt, welcher durch die großen in den letzten Jahrzehnten unternommenen Bauten einen vollkommen gesicherten Ankerplatz bietet. An den Molos und Quais können Schiffe größter Gattung anlegen und ihre Ladung direct in Eisenbahnwaggons überladen, oder solche aus denselben übernehmen. An der Erweiterung der Hafenanlagen wird noch gegenwärtig fleißig gearbeitet.

Die zu entrichtenden Hafengebüren betragen für den Aufenthalt von 21 Tagen in den Bassins oder an den Quais 6 d. pro Tonne; für jede weitere Woche 2 d. pro Tonne. Schiffe, welche binnen 40 Tagen wieder nach der Tafelbai zurückkehren, genießen eine Ermäßigung, und zahlen nur 3 d. pro Woche und Tonne.

Schiffe, einschließlich von Kriegsfahrzeugen, welche die Tafelbai nur zum Zwecke der Ergänzung ihrer Vorräthe anlaufen und nicht länger als acht Tage daselbst Aufenthalt nehmen, zahlen pro Tonne 4 d.

Von nur secundärer Bedeutung für die Handelsschiffahrt ist die im Osten der Caphalbinsel gelegene Simons-Bai; hier ist die Hauptstation der englischen Kriegsschiffe, welche daselbst auch Werkstätten und Magazine besitzen.

Die Algoabai — Port Elizabeth — ist der wichtigste Landungsplatz für den östlichen Theil der Colonie. Port Elizabeth besitzt gar keinen eigentlichen Hafen, sondern nur eine gänzlich offene Rhede mit verlässlichem Ankergrund. Die Warenmanipulation muss hier mittels Lichterbooten vollführt werden, welche je nach den eben herrschenden Witterungsverhältnissen entweder an den weit in die See hinausgebauten Molos anlegen, oder aber auf den Strand anlaufen müssen.

East London an der Mündung des Buffaloflusses und Port Alfred an der Mündung des Kowieflusses sind lediglich für kleinere Fahrzeuge prakticabel; größere Schiffe sind gezwungen, weit außerhalb des Hafens zu ankern, und die Warenmanipulation mittels Lichterbooten durchzuführen. Ein guter Hafen ist jener der Mossel-Bai.

Die Colonialregierung wendet den Bedürfnissen der Häfen alle Aufmerksamkeit zu, und gibt jährlich sehr ansehnliche Summen auf die Verbesserung der Hafenanlagen aus. Desgleichen ist für die verschiedenen Sicherheitsmaßregeln in den einzelnen Häfen auf das Beste gesorgt; in allen Häfen kann man sicher sein, die erforderlichen Schiffsbedürfnisse vorzufinden; Kohle jedoch ist in größeren Mengen meist nur in Capstadt zu haben.

Der größte Theil der Naturproducte, welche in der Capcolonie erzeugt werden, kommt zur Ausfuhr nach dem Mutterlande der Colonie, und wird von den industriellen Etablissements daselbst in Verarbeitung genommen; doch bleibt immerhin ein Theil der Landesproducte übrig, welche in der Colonie selbst zu Gegenständen des häuslichen Verbrauches und des Consums überhaupt auf industriellem Wege umgestaltet werden.

Die Erzeugung von Wein und Brantwein, die Bierbrauerei sind Industrien, welche im Caplande festen Boden gefasst haben; in der Capstadt allein sind sieben ansehnliche Brauereien thätig. Im Laufe der letzten Jahre hat man begonnen, Versuche mit dem Anbau von Hopfen zu machen, und man hat alle Ursache, mit den erzielten Erfolgen zufrieden zu sein. Auch die Mühlenindustrie macht Fortschritte, und bestehen gegenwärtig schon mehrere mit Dampf betriebene Mühlenetablissements, welche alle Arten von Mahlproducten erzeugen und wesentlich dazu beitragen werden, die Colonie nach und nach ganz unabhängig von der Zufuhr an Brotstoffen zu machen.

Eine nennenswerte Industrie ist die Erzeugung von Möbeln und anderem Hausgeräthe aus den vorzüglichen im Caplande vorkommenden Holzgattungen; desgleichen der Bau von Wagen aller Art, von den schweren Lastwagen an, die für den Warentransport aus dem Inneren nach den Häfen gebraucht werden, bis zu leichten und bequemen Reisewagen aller Art.

Die Wollindustrie hat sich bisher über bescheidene Anfänge hinaus noch nicht zu entwickeln vermocht; nachdem aber der für diese Industrie erforderliche Rohstoff eines der hauptsächlichsten Producte der Colonie bildet, so dürfte dieser Industrie, die hier mit sehr billigem Materiale arbeiten könnte, immerhin eine Zukunft bevorstehen, namentlich sofern die Erzeugung von ordinären Waren in Betracht kommt, die im Lande selbst und auch unter den Eingebornen auf Absatz rechnen kann; so z. B. die Erzeugung

von wollenen Decken (Kotzen), womit schon ganz gut rentirende Anfänge gemacht worden sind.

Ziemlich ausgebreitet ist die Lederindustrie; mehrere große Lohgerbereien bestehen zu Capstadt, Port Elizabeth und Grahams Town. Bei der ausgedehnten Viehzucht des Landes besteht Überfluss an Fellen aller Art, und die für die Gerberei erforderlichen Materialien aus dem Pflanzenreiche werden von der Flora des Landes in großen Mengen und bester Beschaffenheit hervorgebracht. Außer der Eiche, dem Safran, der Mimose und dem wilden Pflaumenbaum sind es noch die im Lande unter dem Namen *Kreuppelboom*, *Wagenboom*, *Liphout* und *Assegai* vorkommenden, reichlich vorhandenen Pflanzen, deren großer Gehalt an Gerbsäure sie zu Zwecken der Gerberei besonders geeignet macht. Neben der Gerberei hat im Laufe der letzten Jahre auch das Kürschnergewerbe einigen Aufschwung genommen; mancherlei Felle, welche früher wenig oder gar keine Beachtung fanden, besitzen jetzt ganz annehmbare Preise. Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die meisten jener Industrien, welche sich mit der Erzeugung von Gegenständen des täglichen Bedarfes befassen, im ganzen Lande — wenn auch einzelne derselben erst in bescheidenem Maße — angetroffen werden, so dass die Tendenz eine unverkennbare zu sein scheint, sich von dem Import solcher Gegenstände immer mehr und mehr unabhängig zu machen. Fußbekleidungen aller Art, Sättel und Zuggeschirre, Ziegel, Eisen- und Zinnwaren, Rauch- und Schnupftabak, sowie Cigarren geringerer Sorten werden in ausreichenden Mengen im Lande selbst erzeugt; auch fehlt es nicht an Fabriken von gashältigen Getränken. Ein Industriezweig endlich, von welchem man sich viel zu versprechen scheint, ist die Herstellung von conservirten Früchten; die Regierung hat sich veranlasst gesehen, den Erzeugern dieser Ware einen namhaften Zollnachlass bei der Einfuhr des zu diesem Zwecke erforderlichen Zuckers zu gewähren.

Die Fischerei ist an allen Küsten der Colonie eine ergiebige, und wird überall, wo die nautischen Verhältnisse es zulassen, recht lebhaft betrieben. Man gibt die Zahl der permanent im Dienste von Fischereigesellschaften oder Privaten mit dem Fischfange beschäftigten Fahrzeuge auf 335, die Anzahl der fix dabei verwendeten Menschen mit 1800 an; im Jahre 1884 erreichte die Menge der ausgeführten getrockneten oder sonst präservirten Fische 2 741 906 Pfund im Werte von 16 206 £.

Erwähnenswert ist ferners die Gewinnung von Guano. Die Stätten, wo dieses wertvolle Dungmittel vornehmlich gefunden und gesammelt wird, sind die Inseln und Eilande an der atlantischen Küste der Colonie. Die Fundstätten des Guanos sind als Eigenthum der Colonie erklärt, und werden von Seite der Regierung im öffentlichen Aufstrich auf die Dauer von 5 Jahren einzeln verpachtet. Die Colonie zieht gegenwärtig einen Ertrag von jährlich 7110 £ aus der Verpachtung der Guanostätten. Diese Pachtsumme vertheilt sich auf die vergleichsweise geringe Zahl von 16 Pächtern; unter denselben sind drei, welche allein 1500, 1523 und 1561 £ an jährlichem Pachtschilling zu entrichten haben. Die von diesen Unternehmern gepachteten Gründe liegen sämmtlich an der ergiebigen Saldanha-Bai, und auf dem ihr benachbarten Territorium von Malmesbury.

Das Land ist reich an Fundstätten offen zutage liegenden Salzes. Diese in bezeichnender Weise „Pfannen“ genannten Bodendepressionen sind nicht auf die flachen Regionen der Küste beschränkt; so z. B. kommen im

Bezirke von Middleburg, im oberen Laufe des Fischflusses solche Salzpfannen von der Ausdehnung von 400—500 Acres vor. Die größte Salzpfanne aber befindet sich 9 Meilen von Uitenbage in der gleichnamigen Landschaft unweit Port Elizabeth; die Reichthümer dieser Salzstätte scheinen geradezu unerschöpflich zu sein. Auch heißt es, dass das hier gewonnene Salz von vorzüglicher Beschaffenheit sein soll. Im ganzen werden 18 der sogenannten Salzpfannen angeführt; jene von Uitenbage wird unter allen am meisten ausgenützt; man gibt die Mengen an Salz, die ihr jährlich entnommen werden, mit 35 000 *Muids* an. (Ein *Muid* ist = 111,2560 *l*.)

Es ist wohl kaum daran zu zweifeln, dass mit der Zeit, wenn das Capland genauer geologisch durchforscht sein wird, sich im Bereiche seines ausgedehnten gebirgigen Territoriums mancherlei mächtiger Impuls zu ergiebigem Bergbau ergeben wird. Gegenwärtig beschränkt sich aber der Bergbau der Colonie auf einige Kupferminen, welche alle im Namaqua-Land im nördlichsten Theile des Westens des Landes liegen. Es steht fest, dass man schon vor zweihundert Jahren in Kenntnis davon war, dass dieser District an Kupfererzen reich sei; auch liegen beglaubigte Nachrichten über Schürfversuche vor, welche der holländische Gouverneur Simon van der Stell im Jahre 1685 dort beginnen ließ. Die außerordentlichen Schwierigkeiten aber, denen in der damaligen Zeit jeder Transport sowohl von Menschen als von Lasten noch unterlag, sowie der Mangel des für den Bergbau immer nöthigen Brennmateriales, sollen die Ursachen gewesen sein, dass man über die ersten Versuche nicht hinauskam. Erst vor etwa dreißig Jahren unternahm es eine energische Firma der Capstadt, Phillips und King, gegenwärtig King und Sohn, an den neuerlichen Versuch zu schreiten, im Namaqua-Lande auf Kupfer zu schürfen. Man begann die Arbeiten in der Nähe von Springbock in trostloser Gegend; elende Hütten aus Lehm und Matten mussten für die Unterkunft der bei dem neueröffneten Bergbau zunächst Beschäftigten vorläufig genügen. Die Energie der Unternehmer wurde aber von Erfolg gekrönt; im Jahre 1852 verschiffte der Dampfer BOSPORUS die ersten 11 *t* Kupfererze, welche am Cap gewonnen worden waren, nach England; gegenwärtig ist der Jahresertrag der im Namaqua-Lande nahe beieinander situirten verschiedenen Kupferminen durchschnittlich 20 200 *t* Erz im Jahre. Die größte dieser Minen ist jene von O'Kiep, 5 Meilen nördlich von Springbock gelegen, und 90 engl. Meilen von dem Hafen Nolloth entfernt, wohin die Erzeugnisse des Bergwerkes mittels einer Eisenbahn gebracht werden. Die genannte Mine bildet das Centrum des im Namaqua-Lande entstandenen Minendistrictes, und beschäftigt an 1800 Personen, von welchen die Vorarbeiter meistens wohlgeschulte Leute aus Cornwallis sind, während der Hauptstock der Arbeiter natürlich aus Eingebornen, aber zum Theile auch aus Zugewanderten von St. Helena besteht.

Von größter Wichtigkeit, nicht allein für den Bergbau der Colonie, sondern auch für die Entwicklung mancher anderer Industrien in ihrem Bereiche, wird die Gestaltung sein, welche die Production an Steinkohle in der Zukunft annehmen wird. Bisher sind Steinkohlenlagerungen in dem Gebiete der Stormberggebirge aufgefunden und ihre Nutzung in Angriff genommen worden. Die Ergebnisse sind so günstige, seit die Kohlenwerke in Eisenbahnverbindung mit den Verbrauchsplätzen gebracht worden sind, dass für den Bereich des östlichen Eisenbahnnetzes der Colonie die einheimische Steinkohle der importirten englischen bereits den Rang abgelaufen hat. Die

centralen Districte hingegen, und die westlichen ganz besonders, sind bis jetzt ohne einheimische Steinkohle; man hat in dem den centralen Partien angehörenden *Karoo*-Districte Versuchsbohrungen nach Steinkohle vorgenommen, doch wie es scheint ohne bisher zu erheblichen Erfolgen gelangt zu sein. Der Erschließung ergiebiger Kohlenwerke liegt eine um so größere Wichtigkeit inne, als der Bergbau der Colonie — reichliches und billiges Brennmateriale vorausgesetzt — ein sehr ergiebiger werden könnte, da man an vielen Stellen die untrüglichen Anzeichen reichhaltiger Eisen-, Blei- und Zinklagerungen aufgefunden hat.

Auf die mineralischen Reichthümer des Bodens darf vielleicht schon aus der Thatsache geschlossen werden, dass man zahlreiche mineralische Quellen im Bereiche des Capterritoriums aufgefunden hat. Es gibt solche von Eisen- und Stahlgehalt, schwefelhältige und Thermalquellen. Obwohl die meisten dieser zahlreichen und über das ganze Capland vertheilten Mineralquellen und Thermen in dem Renommée der Heilkräftigkeit, namentlich gegen Rheumen und Hautkrankheiten stehen, so scheinen sie doch noch nicht genügend ärztlich wissenschaftlich erforscht zu sein, wenn man auch nicht versäumt hat, die englische Colonial- und indische Ausstellung mit diesen Wässern zu beschicken; vielleicht erschließt sich aus den Mineralwässern des Landes mit der Zeit eine weitere Reichthumsquelle für die Colonie.

In ähnlicher Weise kann supponirt werden, dass die reiche Flora des Landes Schätze an Medicinalpflanzen enthält, welche erst in der Zukunft bei genauerer wissenschaftlicher Erforschung derselben ihrem vollen Werte nach erkannt werden mögen. So z. B. hat Dr. Pappe in seiner 1857 zu Capstadt erschienenen „*Florae capensis medicae prodromus*“ an 100 Pflanzen namhaft gemacht, welche von den Bewohnern und Eingeborenen des Caplandes als Heilmittel Verwendung finden; daran hat der gelehrte Botaniker die Bemerkung geknüpft, dass unzweifelhaft noch eine große Menge anderer, in ähnlicher Weise verwendbarer Pflanzen in diesem Lande bestehen mögen, deren Aufzählung er aber aus dem Grunde zu unterlassen für gut fand, weil ihr Gebrauch noch keinen Boden gefasst hatte. Auch andere namhafte Männer der Wissenschaft haben der Capflora von dem eben erwähnten Standpunkte aus Beachtung geschenkt; so unter anderem Dr. A. Smith, der besonders jene Heilpflanzen ins Auge fasste, die unter der Kaffernbevölkerung im Gebrauche stehen. Unter den vom letztgenannten Gelehrten besprochenen Pflanzenstoffen finden sich mehrere, die wirksame Gegenmittel gegen den Biss giftiger Schlangen sind; eine solche Wirkung soll z. B. eine Infusion der wilden *Dagga* oder des wilden Hanfes — *Leonotis Leonorus* — ausüben.

Nach dem bisher vorausgeschickten Überblicke über das Capland, seine Bewohner und die wichtigsten Zweige der Landesproducte, wollen wir uns jetzt der Hauptstadt der Colonie zuwenden, in deren erst seit wenigen Jahren durch Kunst geschaffenem sicheren Hafen S. M. Schiff ALBATROS einen Aufenthalt von 15 Tagen nahm.

Capstadt — *Cape Town* — ist nicht allein die politische und commerzielle Hauptstadt der Capcolonie und der mit dieser im engeren Sinne so benannten föderirten südafrikanischen Besitzungen Großbritanniens, sondern zugleich überhaupt die größte und wichtigste Stadt in ganz Südafrika. Die Colonialregierung ist sichtlich bemüht, die Stadt durch Schaffung aller diesfällig nöthigen und nützlichen Einrichtungen, wie Bauten überhaupt, Hafen-

bauten insbesondere, Verbindungs- und Verkehrsmittel aller Art u. s. w. zu heben und ihre commerzielle Thätigkeit nach jeder Richtung zu fördern.

Capstadt ist der Sitz des Gouverneurs, des Parlamentes und aller obersten Militär- und Civilbehörden. Die meisten der europäischen und außereuropäischen Staaten, welche überhaupt auswärtige Vertretungen unterhalten, sind hier durch Consulate vertreten.

Die Bevölkerung der Stadt liefert ein Spiegelbild der Bevölkerung der Colonie; während die englische Nation die erste Stelle behauptet, sind es ihr zunächst die Holländer und die Deutschen, welche sowohl an Zahl als an günstigen Lebensstellungen eine einflussreiche Position einnehmen. Der im Jahre 1886 vorgenommene Überschlag beziffert die Zahl der Bewohner der Capstadt mit ihren Vororten auf 60 000 Seelen. In dieser Zahl sind die Holländer durchaus nicht in jenem bedeutenden Procentsatze vertreten, wie im Inneren des Landes; seit der Zeit der Stabilisirung der englischen Herrschaft kann man sagen, dass das holländische Element im ganzen und großen von der Küste weg mehr nach dem Inneren des Landes gedrängt worden ist, wo dasselbe, wie schon früher näher besprochen wurde, der Landwirtschaft obliegt, und der Zahl und dem Besitze nach die überwiegende Stellung einnimmt. Staatsangehörige unserer Monarchie sind unter der Bevölkerung der Capstadt nur in sehr geringer Zahl vorhanden; der letzte genaue Census reicht sehr weit zurück, und der approximative Überschlag, dem die eben früher angegebenen Zahlen entstammen, genügt nicht, um die genaue Anzahl unserer in der Capstadt lebenden Landsleute angeben zu können; sicher ist, dass die wenigen, welche dort vorhanden sind, sich keiner hervorragenden Lebensstellungen erfreuen.

Die Stadt bietet einen anmuthigen Anblick; sie erhebt sich sanft ansteigend an dem Abhange des Tafelberges, und ist von zahlreichen, durch Gärten umschlossenen Villen umgeben, welche auf den einzelnen bergigen Erhöhungen des Abhanges des Tafelberges gelegen sind.

Von diesen Bergen sind es namentlich der *Lions Head*, *Lions Rump*, dann der *Devils Peak*, die durch ihre eigenartige Formation dem Gesammtbilde das Gepräge geben; sie sind nicht allein für jenen bemerkenswert, der mit dem suchenden Auge des Touristen oder Künstlers die aus der See aufsteigende Landschaft mustert, sondern sie sind als Erkennungs- und Richtungspunkte auch vom seemännischen Standpunkte aus von Wichtigkeit. Zunächst ist es der 3600′ hohe Tafelberg, dann der nur um 280′ niedrigere *Devils Peak* die schon in Sicht kommen, wenn man sich noch auf 60 Seemeilen von der Küste entfernt befindet; aus ihrer gegenseitigen Lage ist man selbst ohne Zuhilfenahme eines Compasses und genauer Positionsbestimmungen sofort in der Lage, die Richtung bestimmen zu können, in welcher die Tafelbai angelaufen werden soll. Die Formen des Tafelberges sowohl als des *Devil Peak* sind so bemerkenswerte, dass ein Irrthum völlig ausgeschlossen ist.

Bei weiterer Annäherung an das Land mehren sich die für den Seemann wichtigen Erkennungspunkte; in einer Distanz von 20 Seemeilen kann man — im Sector zwischen den Peilungen SSW und NNW befindlich, die Spitzen *Slangkop*, *Duyker*, den *Sandy Patch*, dann *Little Lions Head* und *Lions Rump* erkennen, ebenso ist der Leuchtthurm von Robben-Eiland sichtbar. Diese Landobjecte ermöglichen dem sich nähernden Schiffe fortwährende genaue Positionsbestimmungen. Im letzten Theile der Fahrt endlich, wenn es sich schon darum handelt, den Curs auf den gewählten Ankerplatz

Digitized by Google

zu setzen, hat man an den Leuchtthürmen von *Green Point*, *Moullié Point*, dem Sommerset-Hospital, dem Fort Knoke, dann an einem eine halbe Meile von dem letztgenannten Objecte entfernten Thurme, und an einer Batterie vorzügliche Visirpunkte, oder wie es der Seemann nennt, Peilungsobjecte. Zur Nachtzeit bieten genügend zahlreiche, gut placirte, und von einander unterschiedene Leuchtfeuer, welche stets in sehr gutem Zustande erhalten werden, die für den Seemann nöthige Orientirung. Auf 36 Meilen Entfernung ist schon das Leuchtfeuer von *Cape Point* deutlich auszunehmen; dasselbe ist ein weißes Drehfeuer mit einem Intervall von einer Minute, 816′ hoch über dem Meerespiegel gelegen. Das feste weiße Feuer von Robben-Eiland ist auf 20 Meilen weit sichtbar, jenes von *Green Point*, ein Blinkfeuer von zehn Secunden Intervall — ist 13, das rothe feste Hafenfeuer von *Moullié Point* auf zehn, und endlich das feste grüne Hafenfeuer auf der Spitze des neuerbauten Hafendammes auf sechs Meilen sichtbar. Ohne diese zahlreichen Leuchtfeuer wäre das Einlaufen in die Tafelbai wohl nur in mondhellen Nächten sicher durchzuführen, welche die ausgesprochenen Formen des Tafelberges, des *Devil Peak* und des *Lions Head*, endlich vielleicht auch das weiße Mauerwerk des Sommerset-Hospitals zu erkennen gestatten würden.

Der Tafelbai liegen keinerlei Schiffahrtshindernisse vor; ihre leichte Zugänglichkeit mag ein mitbestimmender Factor dafür gewesen sein, dass nicht nur die erste Niederlassung von Europäern eben an den Gestaden dieser Bai stattgefunden hat, sondern vielleicht auch für die etwas schwerer zu erklärende Thatsache, dass diese Niederlassung auch später noch zähe als der Hauptpunkt der Europäer in Südafrika weiter entwickelt wurde, als man der Schwierigkeiten und Gefahren schon vollauf inne geworden sein musste, mit welchen die in der Tafelbai geankerten Schiffe einen sehr großen Theil des Jahres hindurch zu kämpfen gezwungen waren. Die häufig gestellte Frage, warum die Colonisten des Caps nicht ihren Hauptseeplatz in die Saldanha-Bai — einen vergleichsweise sehr günstigen Hafen — verlegt haben, lässt sich vielleicht nur dahin beantworten, dass die Capcolonie ihrem Wesen nach mehr eine Ackerbau- als eine Handelscolonie geworden war, und die Schifffahrt an diese Colonie hauptsächlich nur den Anspruch stellte, frische Lebensmittel dort immer schnell und in erforderlicher Menge und Güte vorzufinden; die Umgebung der Tafelbai nun zählt zu den fruchtbarsten, die Umgebung der Saldanha-Bai aber zu den wenigst ergiebigen Landstrichen des ganzen Küstenterritoriums. In der That ist aber das von der Natur sonst reich gesegnete Capland in Bezug auf seine Küstenentwicklung sehr stiefmütterlich bedacht. Die völlig offen stehenden Rheden bieten den Schiffen gar keinen Schutz gegen die Stürme der sie umgrenzenden Oceane.

Was in dieser Richtung die Tafelbai speciell betrifft, so war diese Rhede der Hauptstadt der Colonie nach NW vollständig offen; die NW-Stürme des winterlichen Halbjahres — April bis October — brachten die ganze Wucht der oceanischen Wogen in diese Bai. Schiffe, welche von diesen Stürmen in der Tafelbai überfallen wurden, galten als verloren. Aber auch während des Sommers ist die Rhede nicht eben als eine günstige Ankerstelle anzusehen, indem die von den Höhen des Tafelberges mit großer Kraft herabstürzenden Windstöße aus SO gar nicht selten sind, und es vermögen, Schiffe von ihren Ankern loszureißen. Infolge des nach NW freien Seeraumes sind diese Fälle zwar für die Schiffe mit keinerlei ernster

Gefahr verknüpft; aber immerhin bleiben sie die Quelle von Havarien, und verursachen Zeitverlust und Kosten.

Es hat beinahe zwei Jahrhunderte gedauert, bis man daran ging, der Ungunst der Natur in der Tafelbai durch Werke der menschlichen Kunst entgegenzuwirken. Die Zunahme der Bevölkerung des Caplandes, der enorme Aufschwung, welchen die Production daselbst in so manchen Zweigen genommen hat, haben eben auch eine Zunahme des überseeischen Handelsverkehres zur Folge gehabt, derart, dass man daran gehen musste, der Schiffahrt die nöthige Sicherheit zu schaffen.

Gegenwärtig besitzt Capstadt einen künstlichen Hafen, dessen Grundsteinlegung im Jahre 1860 stattgefunden hat. Der Hauptbestandtheil dieses Baues besteht aus einem gegen die Oceansee errichteten Wellenbrecher, der im Jahre 1868 in der Länge von 1870′ gediehen war, wobei eine Wassertiefe von 5,5 Faden erreicht war; die durch diesen Wellenbrecher erzielte Area vergleichsweise ruhigen Wassers wurde aber bald als ungenügend für die Bedürfnisse der zunehmenden Schiffahrt erkannt, und im Jahre 1880 wurde die Verlängerung des Wellenbrechers um weitere 1000′ beschlossen.

Der Wellenbrecher erstreckt sich in der Richtung von SW nach NO, vom westlichen Ufer der Bai ausgehend; in seinem letzten Theile nimmt er eine Art sanfter Krümmung mehr gegen Osten an. Von dem Wellenbrecher erstrecken sich zwei Molos in der Richtung von NW nach SO. In der geschützten Hafenarea und an diesen beiden Molos werden die Schiffe, welche nur kurzen Aufenthalt nehmen, Kohlen einschiffen u. dgl., vierkant vertaüt. Eine absolute Seestille wird zwar auch hier nicht erreicht; Fregattenkapitän Mülduer erwähnt ausdrücklich, dass die zur Vertaüung des Schiffes verwendeten Wassertaue durch die fortwährende Hin- und Herbewegung des Schiffes infolge der um den Wellenbrecher herumkommenden Deining sehr in Anspruch genommen werden und an den Stellen, wo sie aufliegen, trotz aller angewendeten fachmännischen Vorsichtsmaßregeln durch Schamvielung ernstlich leiden.

Der äußere der erwähnten beiden sich von dem Wellenbrecher abzweigenden Molos führt den Namen *Coaling Jetty*, der innere wird *East Jetty* genannt; landwärts von dem letzteren ist ein kleineres Bassin „*Inner-bassin*“ und dann noch südlich von diesem ein anderes Bassin das „*Alfred-Bassin*“ vorhanden. Aufschleppe für Schiffsreparaturen führen von diesen völlig sicheren Bassins ans Land, und im Alfred-Bassin ist auch ein großer Trockendock vorhanden. Zur Beurtheilung der Leistungsfähigkeit dieses Trockendocks und der mit demselben in Verbindung stehenden Etablissements kann die Angabe dienen, dass im November 1885 der 438′ lange Dampfer COPTIC der *White Star*-Linie angehörig, ein Schiff von 4448 *t*, innerhalb 24 Stunden eingedockt, mit einem neuen Propellerflügel an Stelle des verlorenen versehen, und wieder ausgedockt wurde.

Die ganzen Anlagen des neuen Hafens sind in modernster Weise mit allen Hilfsmitteln zu schnellerem Ein- und Ausladen der Waren versehen; eine sehr gut functionirende elektrische Beleuchtungseinrichtung gestattet auch die Arbeiten bei Nacht fortzusetzen.

Man will übrigens keineswegs bei dem bis jetzt für den Hafen der Capstadt Geleisteten stehen bleiben; die jetzigen Dammbauten sind alle gegen den ärgsten Feind, d. i. gegen die aus NW kommende wuchtige Oceansee gerichtet; aber man will die gegen diese See geschützte Hafenfläche auch

gegen SO hin schützen, von wo in den Sommermonaten die häufigen und oft sehr steifeu SO-Winde des Tafelberges einen Seegang anfwühlen, der allen Operationen sehr hinderlich, für den Bootsverkehr störend, und den vierkant vertaüten Schiffen jedenfalls auch sehr schädlich ist, die seiner ganzen Stärke ausgesetzt sind. Der Schutz gegen die südöstliche See soll durch einen parallel zum schon bestehenden Wellenbrecher laufenden, 1650′ südlich von demselben zu errichtenden zweiten solchen Bau erzielt werden.

Längs den Docks und Bassins sind in sehr zweckentsprechender Weise Kohlenmagazine, Warenschoppen u. s. w. vertheilt; von der Centralstation der Eisenbahnen führen Geleise bis hieher, so dass die ganze Manipulation des Ein- und Ausladens der Waren mit dem geringstmöglichsten Anfwande an Zeit bewerkstelligt werden kann.

Die nach NW nicht mehr von dem Wellenbrecher geschützte Partie der Tafelbai wird übrigens ebenfalls, namentlich in der günstigen Jahreszeit als Ankerplatz benützt; es sind besonders zwei Punkte der Bai, welche als günstig angesehen werden; der eine, mit 6 Faden Wassertiefe, liegt unter der Kreuzpeilung:

Monllié Point (Leuchtthurm)	WNW
Devils Peak	S $^5/_8$ O
Signal Staff anf Lions Rump	SW z. W $^7/_8$ W

Der zweite Ankerplatz liegt in 10 Faden Wassertiefe unter den Peilungen:

Moullié Point (Leuchtthurm)..........	WSW
SO-Ecke der Amsterdam-Batterie......	S z W $^1/_8$ W
Royal Observatery	SO $^1/_8$ O

Es gilt für diese beiden Ankerplätze als Regel, das Schiff vor zwei Anker zu legen; diese sind in der Richtung nach SO nnd NW auszubringen, und je nach der Jahreszeit hat der gegen den herrschenden Wind liegende Anker den Ausstich von 8 Scheckeln Kette zu erhalten, währond für den andern ein Ansstich von 3—4 Scheckeln als genügend erachtet wird.

Der Bootsverkehr im ganzen Hafen unterliegt unter normalen Verhältnissen gar keinen Schwierigkeiten, und es ist für Anlegeplätze, Treppen u. s. w. überall anf das Beste gesorgt.

Den Sicherheitsdienst im Hafen und anf der Rhede bezeichnet Fregattenkapitän Mülduer ansdrücklich als einen vorzüglich organisirten; es existirt eine Hafenpolizei znr Aufrechthaltung der Ordnung in jeder Beziehnng, weiters eine wohlorganisirte Feuorwehr, und endlich ein von der Regierung unterhaltenes Lotsencorps; ohne die Dienste eines Lotsen anznnehmen, ist das Einlaufen in den Kunsthafen nicht gestattet. Für die Dienstleistung der Hafenlotseu wird aber keine Gebür verlangt. Eine Signalstation vermittelt den Verkehr zwischen dem Hafenamte und den auf der Rhede vor Anker liegenden Schiffon. In dem Hafenreglement, welches dem Kapitän eines joden vor Anker gebrachten Schiffes sofort ausgefolgt wird, sind alle die Signale verzeichnet, welche außer den Flaggensigualen des internationalen Signalcodex noch zur Anwendung gelangen. Es sind dies znmeist Signale, welche den Zweck haben, die anf der Rhede befindlichen Schiffe vor gefährlichem Wetterumschlag zu warnen, und ihnen die Vorsichtsmaßregeln anzubefehlen, welche ohne Verzng getroffen werden müssen. So z. B. das Klaren der Kettenschläge, das Ansstechen von den Ketten, Reduciren der Takelage, Bereithalten weiterer Vertaüungsmittel u. s. w.

Außer den hier besprochenen Signalen erhalten die Schiffe, welche in der Tafelbai und im Kunsthafen derselben vor Anker liegen, täglich ein Zeitsignal zur Vergleichung und Regulirung ihrer Chronometer. Dieses Zeitsignal wird auf elektro-mechanischem Wege von der Capsternwarte aus gegeben; es kommt an drei verschiedenen Punkten des Hafens zur Ausführung, und zwar auf der South Jetty, am Lions Rump und an der Sternwarte selbst. Der für das Zeitsignal gewählte Moment ist 1 Uhr nachmittags mittlerer Capzeit, welcher Augenblick 11^h 46^m 5^s mittlerer Greenwicher Zeit entspricht. Diese Zeitsignale entheben die Kapitäne und Officiere der in der Tafelbai befindlichen Schiffe vollständig der Mühe, zur Regulirung ihrer Chronometer — einer zwischen zwei oceanischen Fahrten sehr wichtigen Angelegenheit — zeitraubende und nicht immer ausführbare astronomische Beobachtungen vornehmen zu müssen; eine tägliche durch wenige Minuten hindurch der Abgabe des Zeitsignals gewidmete Aufmerksamkeit, ersetzt die angedeutete keineswegs mühelose Arbeit vollständig.

Die Gezeiten wechseln in der Tafelbai regelmäßig, und ist die Hafenzeit 2^h 42^m; der Niveau-Unterschied zwischen Ebbe und Flut beträgt übrigens nur 1 *m* und kommt nach den Verhältnissen des Hafens nur wenig in Betracht. In gleicher Weise sind die Strömungen, welchen der Hafen unterworfen ist, keine bedeutenden; während der Sommermonate setzt besonders bei anhaltenden SO-Winden ein aus dieser Richtung kommender Strom um Moullié Point in die Tafelbai herein, und zieht längs der Küste des Hafens bis nach Nord drehend, um endlich zwischen Robben Island und dem Festlande zu verlaufen. Während der Winterzeit kommt ein Strom aus Norden zwischen Robben Island und der Festlandsküste in die Tafelbai; er verfolgt eine südöstliche Richtung bis in die Gegend der Mündung des einzigen in die Bai einmündenden Flusses, des *Salt River*; hier theilt sich der Strom in zwei Theile, deren einer seinen Weg längs der Küste gegen Norden nimmt, während der andere in südwestlicher Richtung gegen Capstadt und dann um Moullié Point herum ins Freie setzt.

Alle die früher erwähnten Dock- und Hafenanlagen mit den zugehörigen Werkstattsgebäuden bilden für sich einen eigenen abgeschlossenen Complex, der außerhalb des Stadtbereiches liegt, und von demselben durch eine Mauer getrennt wird. Ein einziges Thor führt aus diesem Complex heraus, und man gelangt durch dasselbe auf die nach der Stadt führende Straße. Nach der achten Abendstunde wird dieses über Nacht geschlossene Thor nur für Fußgänger ohneweiters geöffnet; Fuhrwerke aller Art, Wägen, Karren u. s. w. haben sich hier einer zollämtlichen Visitirung zu unterziehen.

Längs dem Strande an der Amsterdam-Batterie vorbei, gelangt man in die Stadt. Gleich beim Betreten derselben fallen die breiten, reinlichen und wohlgepflegten, nach amerikanischer Art angelegten, sich rechtwinklig schneidenden Straßen auf; sie sind gut gesattelt, und steigen gleichmäßig gegen die Lehnen des Tafelberges an. Das Capland ist reich an vorzüglichem Materiale für Bauten von Straßen; vorzugsweise wird hier zu diesem Zweck Granitschotter und rother Lehm benützt. Von der Sorgfalt, welche auf die gute Erhaltung der Straßen verwendet wird, zeugt die Thatsache, dass mehrere Locomobile mit vier schweren und breiten Walzrädern den ganzen Tag über im Betriebe stehen, um die Straßen stets nach dem System Mc' Adams zu glätten. In gleicher Weise wird auf die Erhaltung der Reinlichkeit in

den Straßen die größte und nnausgesetzte Sorgfalt verwendet; die Trottoirs anf beiden Seiten der Straßen sind sehr breit nnd gut gepflastert.

Die Häuser sind in europäischer Weise erbant und eingerichtet; die Hanptgebäude der Stadt, so z. B. das Parlamentsgebäude, das Stadthaus, Kasernen, der Babnhof, die Gebäude der verschiedenen Banken, dann Kirchen, Scbulen und Mnseen, sind zum größten Theile in monumentalem Stile gehalten. Besondere Erwähnung verdient die katholische Kathedrale, ein ansehnlicher Bau im edelsten gothischen Stile; von den neueren Gebänden ist es das erst im Jahre 1885 für die Benützung fertiggestellte Parlamentshaus, dann das Gebäude der »Standard Bank«, welche sich durch architektonischen Wert und Pracht der inneren Einrichtnng auszeichnen. Als der anmuthigste Prnnk- und gleichzeitig Nntzban gilt aber die große öffentliche Bibliothek, welche einen Bücberschatz von über 40 000 Bänden besitzt; besonders reich soll diese Bibliothek an Werken nnd Handscbriften sein, welcbe mit der alten Geschichte der Capcolonie in Beziebung stehen.

Die meisten Hänser sind von größeren oder kleineren Gärten umgeben; von den öffentlichen Gärten sind der sogenannte Regierungspark nnd der botanische Garten die bedeutendsten. Der letztere hat eino Größe von 14 Acres; über 8000 Varietäten einheimischer nnd fremder Gewächse werden in demselben gezogen; eine ansgedehnte Sammlnng von dem Caplande eigenthümlichen Pflanzen ist in einem Herbarium vereinigt, welches von botanischen Antoritäten wie Harvey, Sonder nnd anderen angelegt worden ist. Im Regierungsparke ist eine imposante Allee von $^3/_4$ Meilen Länge bemerkenswert, welche aus dicht aneinander stehenden alten Eichen besteht. In der Nähe des Einganges zn dieser Allee befinden sich die Gebäude der eben früher erwähnten Bibliothek, das Musenm und eine den schönen Künsten gewidmete Gallerie. Das Mnseum pflegt vorzugweise die Etnograpbie des Caplandes, ein weites Gebiet, auf dem noch sehr viel geleistet werden kann.

Die Beleuchtung der Capstadt geschieht mittels Leuchtgas; einige öffentliche Gebäude und, wie schon früher erwähnt, der Kunsthafen, sind mit elektrischem Lichte versehen. Hiebei ist das amerikaniscbe Bogen- und Glühlicht System Brush in allgemeiner Anwendung.

Obwohl dio Capstadt in ihrer Eigenschaft als die Hauptstadt der Colonie zngleich das Centrum der militärischen Stroitkräfte ist, über welche die Colonie verfügt, so ist doch bisher nichts geschehen, um diese Stadt in einer irgendwie den modernen Angriffsmitteln entsprechenden Art widerstandsfähig zu machen. Es sind zwar Befestigungen vorhanden, aber sie stammen alle aus recht alter Zeit.

Wenn anch ihrer Lage nach sehr günstig sitnirt, wären die jetzigen Werke kanm imstande, der Stadt einen nennenswerten Scbutz zu bieten, und nach dem Urtheile militärischer Sachverständiger, würde ein einziges der jetzt üblichen Seekriegsschiffe vollanf genügen, nm sämmtlicbe Befestignngen zum Schweigen zu bringen. Solcben mächtigen Gegnern die Annäherung mittels der jetzt so sehr vervollkommneten nnterseeischen Minen nnmöglich oder doch sehr gefährlicb zn machen, wörde in der Tafelbai nicht möglich sein, da es einen viel zn großen Raum abzusperren gelten würde, nnd dies in zu großen Wassertiefen gescheben müsste.

Die wichtigsten der jetzt bestehenden Vertheidignngswerke sind zwei Strandbatterien nnd das Fort Knoke am Südnfer der Tafelbai, wovon die ersteren mit je 6, das letztere mit 12 altartigen Vorderladgeschützen von

12—15 *cm*-Kaliber bewehrt sind; ferners aus dem alten Castell mit etwa 40 alten Vorderladern, dann der Amsterdambatterie, und einer kleinen Batterie im Süden der Stadt — beide ohne Geschütze — endlich einer Batterie beim Leuchtthurm auf *Sea. Point*, welch letztere die einzige der Befestigungen der Tafelbai ist, die relativ moderne Geschütze aufzuweisen in der Lage ist, da sie mit 8 größeren Whiteworth-Kanonen bestückt ist. Nur diese Batterie und das alte Castell haben eine Besatzung.

Es heißt übrigens, dass die englische Regierung die Absicht hat, das Nöthige für die ausreichendere Befestigung der Tafelbai zu thun; schon jetzt soll für diesen Zweck die Summe von 25 000 £ ausgeworfen sein. Ein englischer Beschreiber der Capstadt und ihrer wenig Vertrauen erweckenden Befestigungen nennt das Castell, welches das Hauptwerk ist, und zugleich als Hauptquartier des militärischen Lebens fungirt: *„a quaint specimen of the ancient Citadel, of pentagonal form, with ravelins, glacis, ditches gates, sally-port, and all the other paraphernalia of the old fortifications.“*

Der Bau dieses Castells ist in seinen ersten Anfängen unzweifelhaft auf die Thätigkeit der ersten Ansiedler zurückzuführen; wahrscheinlich ist mit diesem Bau um das Jahr 1672 begonnen worden, und die Glocke in dem Thurmthore zeigt die Jahreszahl 1697; aber der größere Theil der Bauten innerhalb des Castells dürfte zwischen den Jahren 1780 und 1785 hergestellt, und wenn nicht neu angelegt, so doch umgebaut worden sein. Man benützt dieses Castell für Zwecke der Unterkunft von Truppen der Garnison, dann für Magazinirung von Vorräthen, für Kanzleien u. s. w., aber man gibt sich keiner Täuschung darüber hin, dass dieses Castell als militärische Befestigung nicht nur keinen Wert mehr besitzt, sondern auch durch Reconstruction u. s. w. einen solchen kaum erlangen dürfte. Beweis hiefür die Thatsache, dass die heimatliche Regierung der Colonialregierung den Verkauf des Castells mit allen zu demselben gehörenden Gründen angetragen hat; eine Entscheidung in dieser Sache ist unseres Wissens bisher nicht zustande gekommen, aber es ist zweifellos, dass die Stadt durch Schleifung des Castells und Verbauung der hiedurch gewonnenen Gründe sehr gewinnen könnte.

Von der nicht zu zahlreichen Garnison befindet sich der commandirende General mit seinem Stabe, dann die technischen Festungstruppen, nämlich eine Genie- und eine Artilleriecompagnie in dem Castell untergebracht. Der Hauptheil der Garnison, nämlich ein Infanterieregiment von zwei Bataillonen zu vier Compagnien, deren jede 100 Mann zählt, ist in einer neuerbauten großen Kaserne bequartiert. Diese Kaserne liegt an dem Caledonsquare in nächster Nähe jenes Hauptplatzes der Stadt, welcher seit altersher schon als Paradeplatz bezeichnet wird. Die Kaserne stellt sich als ein großer quadratischer Bau dar, der durch einen Zwischentract zwei Höfe umschließt. Die innere Eintheilung und Einrichtung dieser Kaserne ist sehr praktisch, und weist viel Comfort für die hier untergebrachten Truppen auf; die eine Hälfte des Baues enthält die Wohnräume für Officiere, Unterofficiere und Soldaten, die Messräume, Küchen, Kanzleien, Handmagazine u. s. w., die andere Hälfte bildet große Vorrathsmagazine, und hier befinden sich auch die Ställe, Bäckereien u. s. w. Die beiden großen Höfe dienen als Exercirplätze.

Die freiwillige Colonialmiliz besitzt in einem eigenen Gebäude von 300′ Länge einen gedeckten Exercirplatz die *„Volunteers Drill Hall“* wo sich zugleich ihr Waffendepôt befindet.

Ein zweites zur Garnison der Capstadt gehörendes Infanterieregiment bewohnt ein Zeltlager in der freundlichen Vorstadt Wynberg, am Fuße des Tafelberges. Zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiff ALBATROS war von diesem zweiten Regiment nur eine Compagnie zur Stelle. Das Lager besteht aus hölzernen luftigen und gut eingerichteten Baracken, hat eine gute Canalisation und sehr gutes Trinkwasser.

An Sanitätsanstalten verfügt die Garnison von Capstadt über ein kleines in der Nähe des Castells gelegenes Militärspital, in welchem 50 Kranke Aufnahme und Pflege finden können.

Die Stadt selbt besitzt zwei öffentliche Spitäler; das ältere derselben, *Old Sommerset Hospital* genannt, liegt im Inneren der Stadt und ist mehr eine Art von Siechenhaus. Das neue, ganz modern eingerichtete Spital, *New Sommerset Hospital*, liegt auf einer freien Anhöhe in der Nähe der Green Point und bietet Raum für etwa 150 Kranke.

Außer diesen beiden Spitälern besitzt Capstadt noch eine andere Sanitätsanstalt, welche auf Robben-Island errichtet worden ist. Diese Anstalt wurde zum Zwecke erbaut, die in ganz Südafrika namentlich unter den farbigen Racen sehr verbreitete Krankheit der Lepra zu studiren und zu heilen.

Nebst diesem Lepra-Spitale befindet sich auf Robben-Island auch die Landesirrenanstalt und ein Siechenhaus. Alle diese Anstalten zusammen bilden einen Complex von 24 Gebäuden, von denen sechs für die Wohnungen der Ärzte und des Wartepersonals, die Kanzleien und Magazine bestimmt sind; eben soviele dienen für die Zwecke der Irrenanstalt. Die jährlichen Kosten der Anstalten auf Robben-Island belaufen sich auf die namhafte Summe von 20 000 £.

Erwähnung verdient unter den öffentlichen Anstalten auch das Strafhaus, welches in der Nähe der Docks gelegen ist. Die Sträflinge werden zumeist bei den Hafenbauten beschäftigt. Man ist überrascht, in dieser Strafanstalt, gänzlich verschieden von dem in anderen englischen Colonien gebräuchlichen Systeme, alle Racen durcheinander gemischt unter gleicher Behandlung stehend zu sehen; eine Thatsache, von welcher, wie wir glauben, Fregattenkapitän Müldner ganz richtig bemerkt, dass man in derselben eine wesentliche Strafverschärfung für die Häftlinge der weißen Race erblicken darf.

Besondere Aufmerksamkeit ist in der Capstadt der reichlichen Versorgung der Stadt mit vorzüglichem Trink- und Nutzwasser gewidmet worden. Die natürlichen Verhältnisse haben zwar in dieser Richtung keine besonderen Schwierigkeiten geboten, aber die Kunst hat auch nichts vernachlässigt, um diese günstigen natürlichen Verhältnisse den Bedürfnissen der Bewohner der Capstadt nutzbar zu machen.

Auf allen Höhen in der Umgebung der Stadt, ja selbst auf dem Hochplateau des Tafelberges, treten zahlreiche Quellen zutage, die sich mitunter zu größeren Sturzbächen vereinigen. Das für die Leitung verwendete Wasser stammt von einem, auf beiläufig einem Drittel der Höhe des Tafelberges, oberhalb der Stadt, bei der sogenannten Kloof vorfindlichen Granitterrain her, woselbst zahlreiche Quellen ihren Ursprung haben, und sich in der „Kloofschlucht" zu einem ausgiebigen Sturzbach vereinigen. Dieser Sturzbach ist durch mehrere steinerne cementirte Traversen nach Art der Wildbachverbauungen abgedämmt, so dass sich das Wasser zwischen je zwei solcher Dämme stauen muss, und von da mittels Schleusen abgelassen werden kann. Von der untersten Verbauung führen mächtige Röhren zu einem oberhalb der

Stadt gelegenen Reservoir, dessen Boden und Seitenflächen aus Stein mit Cementverband bestehen, und welches wieder mit einem weiter unterhalb gelegenen kleineren elliptischen Bassin in Verbindung steht. Beide Reservoire sind ungedeckt, so dass sie zugleich als Cisternen zum Auffangen des Regenwassers in Verwendung treten; sie fassen zusammen reichlich über 2 Millionen Gallonen Wasser. Von dem kleineren unteren Reservoir führen überall nach den niedriger gelegenen Theilen der Stadt hin Rohrleitungen; jedes Haus ist mit einem Auslaufrohre der Leitung versehen. Öffentliche Auslaufbrunnen sind auch vorhanden, doch nur in geringer Zahl. Die am Fuße des Tafelberges, außerhalb des unmittelbaren Stadtbereiches gelegenen zahlreichen Häuser und Villen besitzen stets eigene ergiebige Brunnen, da es an natürlichen Quellen, wie schon gesagt, durchaus nicht mangelt.

Was die Wasserversorgung für Schiffe anbetrifft, so kann diese stets anstandslos erfolgen; sowohl in den Docks als an den Hafendämmen münden Röhren der Wasserleitung, an welche man Schläuche direct ansetzen kann; es wird dabei eine Vergütung von 3 sh. per Tonne Wassers beansprucht. Auch die Einwohner der Capstadt bekommen das Wasser der Leitung nicht umsonst, sondern gegen Bezahlung von $10^1/_2$ sh. für den Jahresconsum von 2600 Gallonen; aus dem Erträgnisse hat die Stadtverwaltung nicht allein für die Instandhaltungs- und sonstigen aus dem Betriebe der Leitung erwachsenden Kosten aufzukommen, sondern sie muss auch einen Pachtschilling für die Benützung der wasserliefernden Kloofgründe an deren Besitzer entrichten. Wie schon angedeutet, unterliegt es gar keinen Schwierigkeiten, jedes außerhalb des Bereiches der Leitung liegende Gebäude durch Anlage eines Brunnens mit Wasser ausgiebig zu versehen, da man schon in vergleichsweise sehr geringer Tiefe auf Wasser stößt, und die Anlage von Brunnen daher eine mit wenig Kosten und geringer Mühe verbundene Arbeit darstellt; gleichwohl besitzen die beiden Hauptvorstädte der Capstadt, Wynberg und Rondebosch, eigene Wasserleitungen, welche ebenfalls an den Abhängen des Tafelberges ihren Ursprung haben. —

Die Stadt ist reich an Warenmagazinen aller Art; so ziemlich jeder ansehnlichere Kaufmann besitzt außer seinem für den Detailhandel bestimmten Geschäftslocale noch eigene Vorratheräume. Von besonderem Fassungsraume sind natürlich die Warenschoppen der Docks, dann jene der Central-Eisenbahnstation.

Lebensmitteldepôts, welche dem Staate gehören würden, gibt es außer den schon erwähnten Magazinen zu militärischen Zwecken wohl nicht; doch ist ein Schiff jederzeit in der Lage, sich bei zahlreichen Schiffsmäklern auf das Beste mit allen erforderlichen oder wünschenswerten Lebensmitteln, ebenso mit Tauwerk, Segelbedarf, überhaupt mit Schiffsausrüstungsmateriale aller Art auf das Beste versehen zu können.

Die erwähnenswertesten Firmen in dieser für den Schiffer wichtigen Branche sind Carleon Burmeister & Co., Lieferanten für die Schiffe der deutschen Flotte; Henry Collison & Co., endlich C. Dose. Der Verkauf frischer Lebensmittel findet alltäglich in den Morgenstunden auf dem Hauptplatze, dem Paradeplatze, statt; auf diesem Markte finden auch jeden Samstag sehr interessante öffentliche Auctionen statt, auf welchen nicht allein die von den Landwirten in großen Partien zum Verkaufe nach der Capstadt gebrachten Producte der Colonie zur Versteigerung kommen, sondern nach

dem Zeugnisse eines mit den Marktverhältnissen der Capstadt vertrauten Beobachters, alles Erdenkliche gehandelt wird; man soll bei diesen samstäglichen unter freiem Himmel stattfindenden Auctionen ebenso leicht Landgüter, Farmen, Actien aller Art, als Erzeugnisse des Landes und alte Möbel, ja selbst abgelegte Kleider erstehen können.

Sowohl die frischen Lebensmittel für den täglichen Bedarf als die bei den Schiffsmäklern für den Seegebrauch verkäuflichen Lebensmittel sind vorzüglicher Qualität; die Capstadt ist gegenwärtig sowie in erster Zeit nach Gründung der Capcolonie ein ausgezeichneter Platz für die Ergänzung von Schiffsvorräthen. Aber nicht allein die Qualität, sondern auch die Preise der Lebensmittel sind sehr befriedigende; Fregattenkapitän Müldner hat die folgende Preisliste eingesendet, aus welcher Kenner der Verhältnisse unseres Centralhafens, und der in demselben für die Verpflegung der Schiffsmannschaften maßgebenden Verhältnisse entnehmen werden, dass die Verproviantirung des Schiffes in der Capstadt billiger durchzuführen ist als in Pola.

Man hatte in der Capstadt zu bezahlen für:

Frisches Brot	17,5	kr.	pro	Kilogramm
„ Fleisch	56,0	„	„	„
Zwieback	25,5	„	„	„
Mehlspeise	26,5	„	„	„
Reis	19,75	„	„	„
Bohnen	12,0	„	„	„
Erbsen	19,0	„	„	„
Salz	10,0	„	„	„
Käse	82,0	„	„	„
Rum	52,0	„	„	Liter
Wein	15,0	„	„	„
Essig	7,0	„	„	„
Zucker	36,0	„	„	Kilogramm
Kaffee	115,0	„	„	„

Verschieden steht es mit einer anderen wichtigen Lebensbedingung der modernen Schiffahrt, nämlich mit dem Materiale, welches zum Betriebe der Schiffsmaschinen nothwendig ist. Auch dieses Materiale wird in der Capstadt reichlich in Vorrath gehalten, und ist anstandslos in jeder beliebigen Menge stets zu bekommen; ebenso ist die Qualität des am Lager gehaltenen Vorrathes immer eine tadellose; aber die ortsüblichen Preise müssen als ziemlich hohe bezeichnet werden, was auch den ins Spiel kommenden Verhältnissen entspricht, da auf allen diesen Materialien die vertheuernde Fracht der Zufuhr lastet. Die bis jetzt der Ausbeute unterzogenen Kohlenlager der Colonie haben es vorläufig nur in den östlichen Häfen derselben vermocht, in eine nennenswerte Concurrenz mit der über See zugeführten Steinkohle zu treten.

Man bezahlte zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS in der Capstadt für:

Cilinderöl (Cranc's Patent)	1	sh.	8	d.
„ von Korff aus Bremen	1	„	2	„
Maschinenöl (Olivenöl Nr. 1)	1	„	7	„
„ „ „ 2	1	„	4	„
„ (Lardöl)	1	„	3	„
Brennöl (Lardöl)	1	„	3,5	„
„ (Colzaöl)	1	„	3	„

Digitized by Google

Die Koble, und zwar Welsh Steam Coal, Cardiff- oder Swansea-Kohle, kam unter Bord gestellt auf 50—50½ sh. pro Tonne zn stehen. Die erwähnenswertesten großen Kohlenfirmen in der Capstadt sind William Anderson & Co., Tbompson Watson & Co. und L. König. Jede dieser Firmen hat gemeiniglich einen Vorrath von gegen 15 000 *t* am Lager; die erstgenannte Firma hat ibre Depôts von verschiedenen Sorten Cardiffkohle in der Näbe des Alfred-Bassins; anch im Innern der Stadt giht es ansehnlicbe Depôts von Steinkohle.

Reparaturen und nöthigenfalls Neuerzeugungen von Maschinen, Kesseln u. s. w. können in den gut eingerichteten mechanischen Werkstätten von T. Short & Co., Vulcan Iron Works, in der Nähe der Alfred-Docks, nnd geringere derlei Arbeiten auch bei V. Klng vorgenommen werden.

Von den industriellen Etablissements der Capstadt verdienen zwei große Dampfmühlen und mit denselben verhundene Bäckereien, eine große Branerei, dann eine Wagenfabrik besondere Erwähnung; alle diese Fabriken werden aber an Großartigkeit von den Werkstätten der Eisenbahnen des „westlichen Systemes“ zn Salt River weit übertroffen. Diese Fabrik ist imstande, alle für den Betrieb der Eisenbahn nötbigen Fahrmittel einschließlich der Locomotiven herznstellen, und selbstverständlich auch alle Reparatursarbeiten, zu leisten.

Für die Besorgung von Geldgeschäften hestehen in Capstadt nicht weniger als fünf große Banken. Die vornehmste derselben ist die *Standard Bank of South Africa*, eine Filiale der gleichnamigen in London befindlichen Hanptanstalt; diese Bauk, deren schönes Geschäftsgebäude wir schon früher erwähnt baben, besitzt zablreiche Agentnren, welche über alle Städte und bedeutenderen Ortschaften des Colonialterritoriums zerstreut sind.

Die schon seit längerer Zeit hestehende *Saving Bank* ist eine Sparcasse gewöhnlicher Einricbtnng, welche nnr kleinere Summen zu mäßiger Verzinsnng annimmt, nnd sich von jeder größeren Speculation sorgfältig ferne hält. Die im Mutterlande hestehende Einrichtung der Postsparcassen ist übrigens seit einiger Zeit anch in der Colonie in Aufnahme gekommen.

Die weiters noch bestehenden Banken: *Cape of Good Hope Bank, Union Bank* und die *Bank of Africa* stehen sowie die früher genannte auch in dem Rufe strengster Solidität nnd Vertranenswürdigkeit; aher diese Banken sollen durch den Sturz einiger hedeutender Hänser, welcher als Folge der Handelskrise vor einigen Jabren eintrat, ziemlich ernstlich mitgenommen gewesen sein. —

Es erübrigt nns noch Einiges über das Klima und die sanitären Verhältnisse der Capstadt zu sagen.

Das Klima kann nnbedenklich als ein sehr gesnndes hezeichnet worden. Durch den hohen Tafelherg und den *Devils Peak* wird die Stadt his zu einem gewissen Grade von den Wirkungen der rauhen SO-Winde geschützt. Die Temperatur sinkt im Winter selten unter 6° C. Wärme, und im Sommer steigt sie fast nie üher 30°. Sommertage, an welchen die Hitze eine drückende und den menschlichen Organismus erschlaffende sein würde, kommen fast nie vor, da eben in dieser Jahreszeit der erfrischende Seewind heinahe unausgesetzt weht. An Niederschlägen ist die Stadt und ihre Umgebung genügend reich; aber selbst in der regenreichsten Zeit des Jahres regnet es selten länger als 2—3 Tage unaufhörlich. Solchen Regentagen folgen aher immer

wieder einige Tage heiteren und trockenen Wetters, so dass der Boden nie in übermäßiger Weise mit Feuchtigkeit gesättigt wird.

Der Grundstock der Gebirgsmassen der Caphalbinsel ist Granit; auf demselben findet man sedimentäres Gestein, und zwar Sandstein und Thonschiefer. Über diesen Schichten lagern dann noch vielfach die Producte der alluvialen Perioden; nirgends in der Umgebung der Capstadt findet man stehende, stagnirende, in ihrer Wirkung auf die menschliche Gesundheit so sehr schädliche Gewässer; diese gänzliche Abwesenheit von Sümpfen oder Tümpeln mag zu gutem Theile der geologischen Formation des Bodens zuzuschreiben sein. Diesen sanitär günstigen Umständen darf es zugeschrieben werden, dass epidemische Krankheiten in der Capstadt gänzlich unbekannt sind. Von endemischen Krankheiten verdient hingegen die Lepra besondere Aufmerksamkeit. Diese ihrem Wesen nach noch keineswegs ergründete Krankheit, tritt unter zwei von einander gänzlich verschiedenen Krankeitsbildern auf. Die eine Form ist die anästhetische, die sich bloß in gewissen Veränderungen der Hände kundgibt, während der ganze übrige Körper gesund zu sein scheint; die andere Form ist die tuberöse, welche den Kopf, besonders das Gesicht und die Ohren ergreift. Auch bei dieser Krankheitsform scheint der übrige Körper intact. Ulceröse Formen der Lepra gibt es hier nicht. Die Lepra-Krankheit ist in hohem Grade contagiös; man hat deshalb auch, wie dies schon früher Erwähnung fand, ein eigenes Lepra-Spital auf der Robben-Insel gegründet. Über den Ursprung und die Actiologie der Lepra ist noch nichts allgemein Anerkanntes zutage gefördert worden; die Ansichten sind in der Capstadt trotz des hier reichlich zur Verfügung stehenden Beobachtungsmateriales ebenso verschiedene und divergirende wie in Europa. Die Behandlung der Kranken geschieht ebenso wie an anderen Orten nur auf symptomatischem Wege.

Die eporadischen Krankheiten, welche in der Capstadt vorkommen, sind ganz die gleichen wie in europäischen Städten; eine Ausnahme sollen die Lungenaffectionen insoferne machen, als man hier chronischen Lungenleiden nur in den allerseltensten Fällen begegnet: die acuten Lungenerkrankungen aber sollen beinahe immer einen viel günstigeren Verlauf nehmen als in Europa. Es darf daher nicht wundernehmen, dass der Gedanke bereits aufgetaucht ist, auf der Caphalbinsel ein Sanatorium für europäische Lungenkranke zu errichten.

Malaria-Erkrankungen sind in der Capstadt vollkommen unbekannt; dagegen treten rheumatische Erkrankungen sowohl in der Capstadt als auch im Inneren der Colonie ziemlich häufig auf. Im ganzen kann aus dem bisher Gesagten die Bestätigung der feststehenden Ansicht geschöpft werden, dass das Klima ein sehr gesundes ist, und dass die Acclimatisation für den Europäer in der Capstadt gar keine Schwierigkeiten mit sich bringt. Auch darf der Umstand Erwähnung finden, dass die städtischen sanitätspolizeilichen Maßregeln zweckentsprechende sind, und — wie beinahe überall unter englischem Regime — auch mit der erforderlichen Strenge gehandhabt werden.

Der vierzehntägige Aufenthalt, den S. M. Schiff ALBATROS in der Tafelbai nehmen konnte, gestaltete sich zu einem in jeder Richtung sehr befriedigenden Reiseintermezzo, und bot namentlich alle jene Erholung in reichlichem Maße, deren Stab und Mannschaft durch die ziemlich beschwerliche Oceantraversade bedürftig geworden war.

Wie überall, so auch hier, waren die officiellen Persönlichkeiten, mit welchen man in den amtlichen Etiketteverkehr zu treten hatte, voll Auf-

merksamkeiten und Entgegenkommen, so dass sich sowohl mit ihnen als mit ihren Familien- und Bekanntenkreisen in kürzester Zeit ein zwangloser, angenehmer und belehrender Verkehr entwickelte. Besonders war es Mr. Blackburne, Stellvertreter des eben abwesenden k. k. Consularfunctionärs, dann der Gouverneur Sir Hercules Robinson, der commandierende General H. O' D' Ogly Torrens, welche dem k. k. Schiffscommandanten und dessen Schiffsstabe alle freundliche Förderung entgegenbrachten.

Der Schiffscommandant begab sich am 23. mittels der Bahn nach Kalkbai, und von da zu Wagen nach Simons Town, der Flottenstation des Caps, um dem dort commandirenden Admiral Hunt-Grubble seinen Besuch zu machen. Als Flaggenschiff dieses Admirals fand Fregattenkapitän Müldner in der Simons-Bai die vom Kapitän A. K. Wilson commandirte Kreuzercorvette RALEIGH. Außer diesem Schiffe lagen in der Simons-Bai drei kleine in Reserve befindliche Kanonenboote von je einem schweren Geschütz, und zwei außer Dienst gestellte Torpedoboote. Bevor Fregattenkapitän Müldner die Simons-Bai wieder verließ, lief dort noch Kanonenboot RACER ein. Die Schiffsdivision zählt im ganzen elf Fahrzeuge.

Von den im Verhältnisse zur kurzen Aufenthaltszeit zahllosen Besuchen, Einladungen, Festen am Lande, den Erwiderungen an Bord des ALBATROS, wollen wir nur jene erwähnen, welche zum Erhalt der reichen Informationen führten, die Fregattenkapitän Müldner über die Verhältnisse der Capcolonie erhielt; es sind dies die Besuche beim Baron Babo, dann bei dem bekannten Forscher aus dem Gebiete der südafrikanischen Sprachen Dr. Hahn, auf der Farm Welmoed, beim Gerichtspräsidenten Doyer auf dessen Landsitz in Kenilworth, beim deutschen Generalconsul Dr. C. Bieber, der eine Villa zu Mowbray bewohnt u. s. w. —

Es ist bekannt, dass die Capstadt sich besonders angenehmer gesellschaftlicher Verhältnisse erfreut; die unseren Gewohnheiten nicht immer ganz zusagenden, etwas zu kühlen und strengen englischen Gesellschaftsformen sind hier, durch Einschlag holländischer Gewohnheiten und durch den Einfluss des Klimas, sowie durch das veränderte Wesen englischer — aber schon seit vielen Generationen am Cap ansässiger — Familien, unserer heimischen Art zu leben und uns zu geben, bei weitem congenialer geworden.

Man lebt sich schnell ein am Cap »der Stürme«; zahlreiche Schiffe der k. k. Flotte haben Capstadt besucht, seit am 11. December 1857 S. M. Segelcorvette CAROLINA als erstes österreichisches Kriegsschiff in der Tafelbai ankerte. Commandanten und Stäbe aller dieser Schiffe haben nicht nur Belehrung und Anregung, sondern auch stets die herzlichste Aufnahme bei allen Schichten der gebildeten Bewohnerschaft von Capstadt gefunden, und die wohlthuendsten Eindrücke, mit der Erinnerung an angenehm verlebte Tage von dort mitgenommen. So auch ALBATROS, dessen Aufenthalt in der Tafelbai am 4. August seinem Ende entgegen ging.

In den frühen Morgenstunden des 5. August wurden die Vorbereitungen zum Auslaufen aus der Tafelbai an Bord des ALBATROS getroffen, indem das Schiff zunächst von seinem während der ganzen Aufenthaltsdauer innegehabten Vertäuungsplatze weg, und an eine der nahe liegenden Hafenbojen geholt wurde.

Um 7^h 25^m morgens wurde von dieser Boje aus bei vollständiger Windstille und geringem Seegange in Bewegung gesetzt.

Sobald das Schiff außerhalb des Hafens gelangt war, ließ der Commandant eine Neubestimmung der localen Deviation vornehmen, und nach

Beendigung dieser Arbeit, als um 10^h 20^m eine leichte südsüd westl. Brise sich fühlbar zu machen begann, die Maschine abstellen und Segel beisetzen. Die erwähnte Brise hielt aber nicht sehr lange an; als das Schiff 46 Meilen in dem früher angegebenen Curse zurückgelegt hatte,. schraalte der Wind bedeutend, so dass das Schiff zum Aufkreuzen gezwungen wurde, und bis zum Mittag des 8. kein Gewinn an Weg in der Cursrichtung zu verzeichnen war. Vom Nachmittage dieses Tages an besserten sich die Windverhältnisse, indem die Brise über Süden bis SSO überging, wodurch es möglich wurde, bis zum Mittag des 12. ansehnliche Wegstrecken in nordnordwestl. Cursen zurückzulegen. Nun aber war das Schiff in den Bereich der Windstillen des südlichen Wendekreises eingetreten, und kam bis zum 16. August unter Ausnützung der variablen und flauen Brisen nur wenig vorwärts; zweimal wurde während dieses Zeitraumes die Hilfe der Maschine, das einemal durch drei, das zweitemal für die Dauer von 11 Stunden in Anspruch genommen, da der Commandant mit Rücksicht auf den wünschenswerten Zeitpunkt des Eintreffens im portugiesischen Nieder-Guinea nicht allzuviel Zeit in der Region der Windstillen verlieren wollte.

Als das Schiff sich bis zur Breite von 23° 20′ hinaufgearbeitet hatte, machte sich der erwünschte günstige Passat neuerdings fühlbar; man steuerte nun anfänglich N $^1/_2$ W und nahm vom 17. angefangen mehr östliche Curse, um sich dem Lande nach und nach zu nähern.

Um die Küste genau zu erkennen, näherte man sich in den Morgenstunden des 19. dem vorspringenden Lande bei Port Alexander bis auf $1^1/_2$ Meilen; das Schwerloth wurde bei dieser Annäherung fleißig benützt.

Es vereinigen sich an diesem Theile der westafrikanischen Küste manche Umstände, welche die Genauigkeit der Navigation in sehr wesentlicher, und die Sicherheit der Fahrt außerordentlich beeinträchtigender Weise erschweren. Abgesehen davon, dass die Navigationshilfsmittel für diese Küstenstrecke weit davon entfernt sind, die wünschenswerte Genauigkeit zu besitzen, und daher ein volles Vertrauen in dieselben nicht gesetzt werden kann, sind die Strömungen der See veränderlich und nicht genau bekannt; die größten Schwierigkeiten verursacht aber der Umstand, dass infolge des eigenthümlich dunstigen Zustandes der Luft ganz eigenartige Refractionsverhältnisse vorherrschen, welche jede astronomische Ortsbestimmung, sonst die einzig sichere Grundlage jeder Navigation, derart unzuverlässig machen, dass — wie Fregattenkapitän Müldner ausdrücklich bemerkt — den astronomischen Punkten hier eine Fehlergrenze von 10 Seemeilen eingeräumt werden muss. Diese Unsicherheit der astronomischen Grundlage der Ortsbestimmungen macht es auch erklärlich, dass die Angaben, die man von dem Schwerlothe erhalten konnte, mit den Eintragungen der Seekarte nur wenig Übereinstimmung zeigten, und daher wohl eine allgemeine Orientirung, keineswegs aber eine verlässliche Ortsbestimmung ergeben konnten. Unter solchen Umständen kommt der größte Wert gut ausgeführten und charakteristisch gewählten Ansichten der Küste zu; im Besitze solcher Ansichten ist man dann wenigstens imstande, nach Kreuzpeilungen in einer einigermaßen gesicherteren Weise vorzugehen. Fregattenkapitän Müldner versäumte deshalb auch nicht, eine Anzahl solcher Ansichten, soweit die Gelegenheit sich hiezu bot, durch den Schiffsarzt, einen tüchtigen Landschaftszeichner, aufertigen zu lassen. Diese Zeichnungen wurden sammt detaillirten Berichten über die in hydrographischer Richtung gemachten

Beobachtungen und Erfahrungen, dem k. k. hydrographischen Amte zugemittelt, welches dieselben in seinen Publicationen entsprechend verwertete.

Nach Erkennung des Landes bei Port Alexander, wurde am Abende des 19. der Curs über Nacht wieder etwas mehr seewärts genommen, und bei Tagesanbruch bei vollkommener Windstille die schon seit dem vorigen Tage zum Wasserdestilliren in Betrieb stehenden Kesselfeuer verstärkt, um mit Hilfe der Maschine den Curs gegen den nahen Bestimmungshafen zu setzen.

Um 7^h 35^m klärte sich die bis dahin sehr dicke Luft etwas auf, und gestattete nun der Zustand der Atmosphäre die Ponta da Noronha auf etwa 6 Seemeilen in der Peilung OSO genau zu erkennen. Bei der weiteren Annäherung an das Land wurde die bestimmte Wahrnehmung gemacht, dass die Contouren der Küste auch hier durchaus nicht mit der wünschenswerten Genauigkeit in der Seekarte reproducirt sind; namentlich soll dies der Fall mit der Ponta Annunciation der Fall sein.

Um 10^h 7^m ankerte ALBATROS auf der Rhede von Mossamedes in 5 Faden Tiefe.

Digitized by Google

Westafrika.

13. Portugiesisch-Nieder-Guinea.

Wenn wir das portugiesische Gebiet im Südwesten von Afrika, dessen beide Haupthäfen ALBATROS zu Beginn seiner Heimfahrt vom Caplande berührte, das portugiesische Nieder-Guinea nennen, so dürfen wir kaum einen Widerspruch von gelehrter geographischer Seite besorgen; denn eine erste Autorität — Ritter — definirt den Bereich von Nieder-Guinea als die »zwischen dem Cap Lopez in 1° südl. Breite und dem Cap Frio, etwas über 18° südl. Breite, sich erstreckende Küstenzone«. Es umfasst demnach Nieder-Guinea: die Loango-Küste, die Landschaften Congo, Ambriz, dann Loanda, Angola, Benguella und Mossamedes.

Aber wir wollen gerne gestehen, dass wir am liebsten das Gebiet, welches von den Nieder-Guinea'schen Landschaften südlich des Congo-Stromes zu Portugals Colonialbereich gehört, mit dem Namen Angola bezeichnet hätten, wenn wir nicht eben durch diese Bezeichnung einen Widerspruch hätten besorgen müssen, der sich gerade auf Ritters Autorität hätte stützen können. Trotzdem glauben wir, dass man berechtigt ist, die gesammten portugiesischen Besitzstrecken südlich des Congo unter dem Namen Angola zu subsummiren. Es fehlt nicht an Beispielen, dass dies geschieht; sowohl das »*Diplomatisch-Statistische Jahrbuch*« als auch Brachelli fassen Angola, Loanda, Benguella, Mossamedes und selbst den Congo-District portugiesischer Oberhoheit unter dem Collectivnamen »Angola« zusammen; die vorzügliche Karte Afrikas vom Chef des kartographischen Bureaus im kön. preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, W. Liebenow, die allerdings den deutschen Colonien die nächste Aufmerksamkeit schenkt, zeichnet zwar in dem erwähnten Gebiete die Ländernamen Angola und Mossamedes mit der größten, Benguella mit einer mittleren, und Congo nur mit der gleichen Schrift aus, mit der die Landschaft Ambriz beschrieben ist; aber es liegt uns eine Karte vor, welche in der Colonie selbst unter der Direction des Antonio Augusto D'Oliveira, »*Conductor d'Obras Publicas e Minas*«, zum Zwecke der Übersicht der Culturen, Wald- und Minenproducte der Colonien im Jahre 1885 angefertigt worden ist, und diese Karte unterscheidet als Districte des ganzen Colonialbereiches: Loanda, Benguella und Mossamedes, nennt sich aber mit aller Bestimmtheit *Carta de Angola*. In den einzelnen drei Districten unterscheidet diese Karte die

folgenden Landschaften, Bezirke, oder wie wir sonst die *»Concelhos«* nennen wollen.

1. In Loanda: Alto Dande, Ambaca, Ambriz, Barra de Bengo, Barra de Dande, Calumbo, Cambambe, Cazengo, Cassanje, Duque de Bragança, Encoje, Golungo Alto, Icolo e Bengo, Loanda, Malange, Massangano, Muxima, Novo Rodondo, Pungo Andongo, Tala Mogongo, Zenza do Golungo.

2. Im Districte Benguella: Benguella, Caconda, Catumbella, Dombe Grande, Egito, Quillengues.

3. Im Districte Mossamedes: Bumbo (Capungombe) Gambos, Huilla, Humbe, Humpata, Mossamedes.

Wir dürfen also wohl diese Eintheilung und diese Benennungen als die von den Portugiesen selbst als die officiell festgesetzten ansehen, und glauben keinen Fehler zu begehen, wenn wir fürderhin mit Angola die ganze portugiesische Colonialstrecke in Nieder-Guinea bezeichnen.

Eine bestimmte Begrenzung dieses Gebietes besteht nur insoferne, als der Ocean und der Congo sie bilden; am linken Congo-Ufer reicht der portugiesische Besitz bis Noqui, von wo die nördliche Begrenzung eine ideale ist, und auf der Karte mit dem Parallelkreise zusammenfallend angenommen wird; ebenso wird die Südgrenze als durch den Parallelkreis gebildet angesehen, der durch das Cap Frio geht; nach Osten kann von bestimmten Grenzen natürlicherweise keine Rede sein; soweit als sich der Machtbereich oder Einfluss der Portugiesen über die eingeborenen Negerstämme erstreckt, soweit mag jeweilig die Grenze der Colonie als bestehend gedacht werden. An der Nordgrenze zieht sich das — vorläufig in gewissem Sinne auch noch etwas ideale — Congo-Reich hin; nach Osten liegt das Muatta-Jamvos-Reich und im SO finden wir das Owambo-Land; eine kurze Strecke der Südgrenze, vom Cap Frio ausgehend, ist das deutscher Colonisation entgegensehende Kaoko-Land, ein Theil des Damara-Landes, angrenzend.

Die wichtigen drei Hafenorte der Colonie sind im Süden Mossamedes, in der Mitte Benguella, und weiter im Norden San Paolo de Loanda. Der erst- und der letztgenannte sind es, die von ALBATROS berührt wurden, und mit denen wir uns also hier zu beschäftigen haben werden.

Vorerst aber wollen wir einige allgemeine Bemerkungen über das Land und dessen Bewohner, an der Hand des vom Fregattenkapitän Müldner — trotz der kurzen von ALBATROS in diesen Gebieten zugebrachten Zeit — eingesendeten Berichtes, vorausschicken. —

Vom Cap Frio gegen Norden zu bis nach Mossamedes ist die Küste jeder Vegetation nahezu völlig entblößt; einige Meilen nordwärts von Mossamedes beginnt die Vegetation reicher zu werden, bis sie erst nahe am Congo zu voller tropischer Pracht und Fülle sich zu entwickeln beginnt.

Günstiger sind die Vegetationsverhältnisse in dem als Hochplateau auftretenden Landesinnern; hier findet man Erhebungen bis zu 1500 und 2000 *m*, und zahlreiche von den Höhenzügen herabströmende Flüsse und Bäche durchschneiden das Terrain, zugleich dessen Vegetationskraft fördernd. Der hohen Lage wegen ist auch das Klima des Landesinnern ein günstigeres; es ist bei weitem gesünder als jenes der Küste, und der Europäer kann sich hier leichter acclimatisiren. Der Boden ist da äußerst fruchtbar, und neben den einheimischen Nutzpflanzen ist er imstande, auch beinahe alle europäischen Bodenproducte hervorzubringen. Es braucht nicht eigens erwähnt zu

werden, dass diese Verhältnisse sich gegen Norden zu, also in der abnehmenden Entfernung vom Äquator, bedeutend modificiren.

Die Küste zeigt meist ein sandiges Terrain; sie steigt aus der See bis zu Höhen von 200—500′ empor. Obwohl die See nirgends tief in das Land einschneidet, der dem afrikanischen Continente eigene einförmige Verlauf der Küstenformation auch hier besteht, so bietet die Seeküste des portugiesischen Nieder-Guinea doch einige ganz gute Häfen für die Schiffahrt. Wenn man vom Congo, der für Seeschiffe, und vom Coanza, der für Küstenfahrer schiffbar ist, absieht, so bieten die im ganzen Küstengebiete zahlreichen in die See mündenden Wasseradern der Schiffahrt keine Wege in das Innere des Landes; sie sind sehr seicht, und viele von ihnen verlaufen in der trockenen Jahreszeit in den Sand des Küstenlandes, ohne das Meer in einer eigentlichen Mündung zu erreichen. Aber selbst bei günstigem Wasserstande sind diese Küstenflüsse stets durch unpassirbare Barren von dem Meere getrennt. Die Ungleichmäßigkeit der jährlichen Menge der Niederschläge hat übrigens zur Folge, dass Wasserläufe, die während mehrerer aufeinander gefolgter trockener Jahre nahezu gänzlich zum Versiegen gekommen waren, in einem Jahre reicher und heftiger Niederschläge an einer ganz anderen Stelle ihren Durchbruch zur See sich bahnen, als ihre frühere Mündung gelegen war, eine vielfach bestätigte Thatsache, die auch zur Unverlässlichkeit der für dieses Gebiet bestehenden Küstenkarten ihren Theil beiträgt.

Das Innere des Landes ist noch keineswegs gründlich erforscht; die portugiesische Colonialregierung lässt aber gegenwärtig durch geeignete Personen in dieser Richtung vieles nachholen.

Der der weißen Race angehörende Theil der Bevölkerung, also die Europäer, sind zur weitaus größten Zahl in den Seestädten anzutreffen; sie bestehen aus Kaufleuten verschiedener Nationen und aus den portugiesischen Colonialbeamten. Nur die Provinz Mossamedes, die südlichste und deshalb jene, welche das beste Klima besitzt, hat in ihrem Innern einige Niederlassungen aufzuweisen, die von Europäern bewohnt werden, welche, meist aus Portugal und Madeira eingewandert, sich mit Bodenbau befassen. Weiter im Norden, und an der ganzen Küste, versagt das Klima dem Europäer die Möglichkeit jeder mit einigermaßen erheblicher physischer Anstrengung verbundenen Beschäftigung. Im ganzen kann die Zahl der im Bereiche von Angola — Angola in dem eingangs erwähnten generalisirenden Sinne genommen — lebenden Europäer auf 10—15 000 veranschlagt werden. Der Haupttheil der Bevölkerung aber gehört der äthiopischen Race an und wird auf 2 000 000 Seelen veranschlagt; eine Zunahme dieser Bevölkerung ist durchaus nicht wahrnehmbar, soweit die diesfälligen Beobachtungen, etwa 100 Jahre weit, zurückreichen.

Aber auch der Vermehrung der weißen Race, im natürlichen Wege wenigstens, sind die Verhältnisse ungünstig; die Frauen der europäischen Race vertragen das Klima, besonders im Zustande der Schwangerschaft sehr schwer und sollen den natürlichen Abschluss dieser Zeit hier nie überleben, weshalb sie gezwungen sind, rechtzeitig nach Europa zurückzukehren.

Eine europäische sesshafte Einwanderung ist demnach für dieses Land ausgeschlossen, und die Ausbeutung des nahe an 1 000 000 km^2 großen, reichen, und weiterer Cultur sehr fähigen Landes ist davon abhängig, wie weit es gelingen wird, die Arbeitskraft der Bewohner äthiopischer Race weiter zu verwerten und zu entwickeln. Dieser Race wird in aller Zukunft die

Gewinnung nnd Einsammlnng der Landeeproducte überlassen bleiben müssen; ebeneo wird aber die Thätigkeit der Enropäer nie entbehrt werden können, um die commerzielle Verwertnng der gewonnenen Producte durchzuführen.

Die Neger der hier in Betracht kommenden Gebiete gehören zu Stämmen, welche im Durchschnitte kleiner und schwächer gebaut eind als die Europäer; soweit momentane concentrirte Kraftleietnngen in Frage kommen, sind diese Neger den Leietnngen der Europäer nicht gewachsen. Ein Warenballen z. B., der sechs Negern viel zu schaffen macht, würde von drei weißen Laetträgern mit Leichtigkeit bewältigt werden. Ein Weißer mittlerer Stärke bändigt den Widerstand dieser Neger mit Sicherheit, indem er den Gegner kräftig mit den Händen an deesen Handgelenken packt. Dagegen ist die echwarze Race befähigt, die Muekelanstrengung, die sie überhaupt entwickeln kann, durch längere Zeit fortwirken zu laseen. Der Neger wird 12 und auch 16 Stunden unausgesetzt in eeinem Canoe rudern, während der Europäer, auch in dem ihm zusagenden heimischen Klima, nach zwei Stunden schon sicherlich ermüden wird; viele Stnnden hindurch tragen dieee Schwarzen Laeten auf dem Kopfe oder auf den Schultern, ohne dabei eine beeondere Ermüdung an den Tag zu legen. Man hat versncht, dieee anecheinenden Widersprüche in physiologiecher Weiee durch eine den Negern eigene besondere Schwäche, Unempfindlichkeit oder Apathie des Nervensystemee zu erklären; man nahm an, dass demzufolge der fortgesetzte Druck auf die belasteten Körpertheile, die fortgesetzte Bewegung einzelner Gliedmaßen, nicht eo bald und nicht so empfindlichen Schmerz hervorrufe, als bei den feiner organieirten Raceu; man führte zur Unteretützung dieser Auffassung von dem weniger entwickelten Nervensysteme der Neger, ihre Unempfindlichkeit gegen Sonnenbrand, gegen Kälte, eowie die Thatsache an, dass erfahrungsgemäß die Neger bei Verletzungen u. e. w. viel weniger zu Äußernngen des körperlichen Schmerzes geneigt sind ale die Europäer.

Die Bekleidung ist für den Neger kein Bedürfnis; der Schutz, den die Kleidung gegen die Temperaturverhältnisse gewährt, iet für ihn nicht nothwendig; nnr ale Schmuck und Zierde trägt der Neger überhaupt irgend eine Kleidnng. Er trägt die europäische Mütze oder den Hut oft bei der glühendsten Sonne in der Hand, oder er legt eie beieeite, um bequemer arbeiten zu können. Beinkleider und Schuhe sind dem Neger geradezu lästig, nnr Ledersandalen kommen zeitweiee zur Anwendnng, wenn ee gilt felsige Strecken zu durchwandern. Die meist angetroffene Kleidung der Neger, dort wo sie mit Europäern zusammen leben, besteht aus einem Stück baumwollenen Zeuges, das von den Männern von der Hüfte an, von den Weibern von der Bruet an um den Leib geschlungen wird und meist bis auf die Knöchel herunterreicht. Wenn man einen Neger Beinkleider oder gar Schuhe tragen eieht, so kann man sicher sein, dass er durch mehrere Jahre den Einflüssen europäischer Civilisation unterworfen war.

Als Waffen benützen die Neger im Innern die bekannten Assagays und kurze Keulen; Pfeile und Bogen kommen nur seltener vor. Die Küstenbewohner sind meist unbewaffnet; doch kommen unter den im Küstengebiete vorhandenen Waffen auch Feuerwaffen, insbesondere alte Steinschlossgewehre vor. Schilde eind nur ganz ausnahmsweise im Gebrauche.

Die Neger eind in allem sehr bedürfnislos. Man könnte beinahe zum Glauben verleitet werden, dass ähnlich wie ihre Nerven weniger empfindlich, so auch ihre Verdauungsorgane anders beschaffen eind als jene der Europäer.

Digitized by Google

Ohne Beschwerden ausgesetzt zu sein, können die Neger große Mengen von Nahrungsmitteln auf einmal zu sich nehmen, dann aber wieder lange Zeit hindurch mit unglaublich geringen Quantitäten das Auslangen finden; sie genießen verdorbenes Fleisch und solches von kranken und gefallenen Thieren ohne Nachtheile für ihre Gesundheit. Sind die Umstände günstige, so geben sie allerdings dem Fleische von Rindern und der Fischnahrung den Vorzug; aber es verschlägt ihnen gar nichts, das Fleisch von Löwen, Hyänen oder Krokodilen zu verzehren. Hunde und Ratten geben schon Gerichte ab, die sich einer besonderen Wertschätzung erfreuen; ja das Fleisch von Hunden gilt als ein derart exclusiver Leckerbissen, dass dessen Genuss nur dem bevorzugten Geschlechte — auch bei den Negern dem männlichen — nach Volkssitte gestattet ist.

Anthropophagie soll zwar noch im Innern, aber auch da schon seltener vorkommen. In Zeiten besonderer Noth kommt es aber wohl dazu, dass ein altersschwacher Stammesangehöriger den zärtlichen Verwandten zur Speise dienen muss; es ist kein Scherz, wenn die Thatsache hier Erwähnung findet, dass als besondere schmackhaftes Ragout jenes gilt, zu dem das Fleisch von einem Manne, vier Frauen und einem Ochsen verwendet worden ist.

Übrigens bildet die Fleischnahrung nicht eben ein Bedürfnis für den Neger; er gedeiht ebenso bei reiner Pflanzenkost, wo dann Reis und Manjoca die Hauptnahrungsmittel bilden.

Von Gemüth ist der Neger heiter und sorglos; er denkt nicht an die Zukunft und vergisst bald die Vergangenheit. Deshalb belehrt ihn ausgestandene Noth nicht dahin, dass es zweckmäßig sein könnte sich Lebensmittelvorräthe einzulegen; freilich würde ein solches Unternehmen in einem Klima, in welchem alles organische Gebilde so bald der Zersetzung unterliegt, und die Insectenwelt überall zerstörend eindringt, schon einen Grad von Umsicht erfordern, von dem der Neger noch sehr weit entfernt ist. Die Folge dieser Zustände ist aber die, dass Hungersnoth sich mit unfehlbarer Sicherheit einstellt, sobald die erwarteten periodischen Regen ausbleiben, was, wie schon angedeutet, keineswegs zu den Seltenheiten gehört.

Weniger sicher orientirende Beobachtungen liegen über die Frage vor, ob rücksichtlich der Sinne ebensolche wesentliche Unterschiede zwischen der Neger- und der weißen Race bestehen, als es bei den Verdauungsorganen nahezu sicher, bei dem Nervensysteme aber sehr wahrscheinlich ist. Der Gesichtssinn scheint nicht schäfer als beim Weißen zu sein. Eine scharfe Beobachtungsgabe und ein ausgezeichnetes Gedächtnis ist zweifellos vorhanden; rücksichtlich der letzteren Eigenschaft vergessen aber vielleicht einzelne Beobachter, dass dieses ausgezeichnete Gedächtnis bei allen jenen minder geistig entwickelten Menschen getroffen wird, die der Unterstützungsmittel des Gedächtnisses, vor allem der Kunst des Lesens entbehren müssen. Die schärferen Beobachter unter den Officieren unserer Kriegsmarine sind z. B. darüber einig, dass ein geradezu phänomenales Gedächtnis in Bewältigung der Tausende von technischen, noch dazu fremdsprachlichen Benennungen (im Schiffs-Artillerie-Torpedowesen u. s. w.) gerade von jenen unserer Rekruten bekundet wird, die des Lesens und Schreibens unkundig, einzig auf die beim Unterricht aufgewendete Aufmerksamkeit angewiesen sind, während andere sich darauf verlassen, das Vorgetragene, vielleicht nicht sehr aufmerksam verfolgte, später nachzulesen. Der gebildetere Mensch gewöhnt sich daran, sich mit einem Skelette von Wissen zu begnügen; die Details weiß er erforder-

lichenfalls immer irgendwo nachzuschlagen; der Naturmensch ist auch bezüglich der Details auf sein Gedächtnis und auf dieses allein angewiesen. Von den Negern wird z. B. gesagt, dass sie nach einer mehrtägigen Reise alle, auch die geringfügigsten Details der gemachten Erfahrungen und Erlebnisse wiederzugeben wissen und auch viel längere Zeit imstande bleiben, diese Details zu behalten, als andere; sie brauchen zur Wiedergabe der Erlebnisse wohl längere Zeit, aber die Eigenschaft, sich alles so sicher in ihr Gedächtnis einzuprägen, befähigt sie zu manchen wichtigen Diensten, als Lotsen, Wegweiser u. dgl. Bezüglich des Gehörsinnes lässt sich wohl der Behauptung kaum widersprechen, dass der schwarze Menschenstamm mit einem entschiedenen musikalischen Gehöre ausgerüstet ist. Allerdings sind dem Neger — bis jetzt wenigstens — nur die einfachen Formen der Musik zugänglich; Märsche, in Tanzrhythmen gehaltene Musikstücke und einfache Lieder fassen sie gut auf; schwierigere Sachen wohl nicht, wie man dies aus den Versuchen der Wiedergabe entnehmen kann. Ob sie deshalb, dass es ihnen von der Natur verweigert zu sein scheint, sich zu den alleinseligmachenden Höhen unverfälschter allermodernster Musik aufzuschwingen — ob sie deshalb bedauert oder beglückwünscht zu werden verdienen, dies entscheide man nach eigener Geschmacksrichtung oder Parteistellung.

Über die geistigen und Gemüthseigenschaften der Neger ist seit Einführung, Ausübung und Abschaffung der Sclaverei so unendlich viel Gegensätzliches behauptet worden, dass ein Urtheil beinahe unmöglich wird. Alle, auch die extremsten Meinungen waren immer durch flagrante Beispiele unterstützt. Erst civilisirte Gemeinwesen der schwarzen Race werden durch die bei ihnen zutage tretenden Erscheinungen die schwebenden Fragen vielleicht endgiltig lösen können; wo der Neger mehr oder weniger als Höriger mit dem Weißen zusammen lebt, wird das Urtheil stets getrübt werden. Soviel scheint festzustehen, dass dem Neger, wenigstens dem Weißen gegenüber, eine Eigenschaft völlig abgeht, die allerdings auch beim Weißen seltener ist, als man gemeiniglich annimmt, die aber vielleicht als die Krone der günstigen seelischen Eigenschaften angesehen werden kann, nämlich die Dankbarkeit. Fregattenkapitän Müldner erzählt, dass gewissermaßen unter seinen Augen ein Weißer Gelegenheit hatte, einem Neger das Leben zu retten; der Weiße behielt den Geretteten vorläufig bei sich und wollte ihn bei einbrechendem Abend zu einer nahen Quelle senden, um von da einen Krug Wasser zu holen. Der Neger erklärte sich bereit, diesen Dienst zu leisten; vor allem aber brachte er die Frage ins Reine, welche Bezahlung er für den zu machenden Weg erhalten werde. — Ein anderer Fall. Der Commandant eines von ALBATROS angetroffenen fremden Kriegsschiffes gewährte auf dringende Bitte eines Negers diesem die freie Passage an Bord des Kriegsschiffes von Kamerun nach San Thomé; wie auf Kriegsschiffen üblich, erhielt der einmal aufgenommene Passagier auch die Kost unentgeltlich, auf Kosten des Schiffscommandanten. Von San Thomé wurde der Neger wieder an Bord desselben Schiffes mit nach Kamerun zurückgenommen. Als der Neger sich nun anschickte sich ans Land zu begeben, wollte der Schiffscommandant ihm einen Brief mitgeben, den er in einem Hause unmittelbar an der Landungsstelle abgeben sollte; der Neger nahm ohne Zögern den Brief, und verlangte ebenso ohne Zögern 1 sh. als Bezahlung für den ihm aufgetragenen Botengang. Solche Beispiele zeigen, weil typisch, dass in die Denkungsweise der Neger der Begriff der Dankespflicht noch keineswegs eingedrungen zu sein scheint.

Digitized by Google

Auffallend ist es für den Europäer, was für einen geringen Grad von Erstaunen der Neger beim Erblicken eines ihm bisher völlig fremd gewesenen Gegenstandes, für den er gar keine Erklärung hat, an den Tag legt. Unter allen Umständen dauert die Verwunderung nur sehr kurze Zeit; der Neger bildet sich nach seiner Art eine Erklärung für den neuen Gegenstand, und das Interesse an der neuen Erscheinung geht alsbald verloren. Man hat z. B. einem Neger eine Spieldose vorgewiesen; sie erregte für einen Augenblick seine Neugierde; er betrachtete und betastete sie, und horchte der von ihr ausgehenden Musik. Bald aber meinte er: da sei ja eigentlich nichts Besonderes daran; in der Dose sitze eben ein kleiner Mensch, der mache die Musik, „die Musik aber, die ich mache, ist viel schöner“. Ähnlich geht es bei anderen neuen Gegenständen; sie erregen weder Staunen noch Bewunderung, und der Neger findet sich damit ab, dass er beiläufig sagt, „sie gehören zur Sitte des weißen Mannes“. Anders steht es mit Dingen, die auch zur „Sitte des schwarzen Mannes“ in naher Beziehung stehen. Dazu gehören vor allem Brantwein und Tabak, dann Feuerwaffen und auch Baumwollstoffe. Diese Dinge, die der Weiße dem Neger liefern kann, sind sehr geschätzt; soweit der Neger die Empfindung hat, dass er den weißen Mann braucht, um diese Dinge zu bekommen, schätzt er ihn; aber man würde sehr irren, wenn man glauben würde, dass etwa der Neger den Weißen als eine Art höheren Wesens anzusehen gewöhnt ist. Er sieht in dem Weißen eben nichts anderes als ein Wesen anderer Art; vielfach ist unter den Negern der Glaube verbreitet, dass der Weiße wie der Fisch „aus dem Meere komme“.

Man kann nicht sagen, dass die Neger von Nieder-Guinea, speciell des portugiesischen Gebietes, der europäischen Cultur feindlich gegenüber stünden; wohl aber verhalten sie sich gegenüber den Missionären und anderen Culturträgern so außerordentlich indifferent, dass die bisher erreichten Resultate kaum als nennenswerte anzusehen sind.

Eine eigene Religion haben diese Negerstämme nicht; die Art des bei ihnen üblichen Fetischismus kann nur als die allererste Entwicklungsstufe zur fernen Bildung einer Religion angesehen werden. Der Fetisch ist meist eine rohe, aus Holz oder Thon gemachte Nachbildung eines menschenähnlichen Körpers von grotesker Gestalt, und wird als Zaubermittel angesehen; es ist aber bezeichnend, dass dieses Zaubermittel nicht als Schutzmittel, sondern als ein solches angesehen wird, welches vermag den Feinden Schaden zuzufügen. Eine Anbetung, irgend welchen Cultus, Verehrung durch äußere Zeichen oder Ceremonien wird dem Fetisch nicht erwiesen; er fällt also keineswegs unter den Begriff einer selbstgemachten Gottheit, noch viel weniger aber unter jenen eines Symbols für eine gedachte außernatürliche Gottheit.

Es ist übrigens von einigen Forschern, die sich mit den Negern der Guineaküste befasst haben, die Ansicht ausgesprochen worden, dass sich hie und da Spuren einer alten, vielleicht aus dem Nordosten Afrikas hie her vorgedrungenen Cultur vorfinden. Als Beispiel wird angeführt, dass bei einzelnen Stämmen eine Art von Vorstellung der Existenz eines höheren Wesens existiren soll, welches namentlich auf das Wetter Einfluss nimmt. Dieses Wesen wird insoferne als ein menschliches gedacht, als auch von einer Mutter desselben und von der Mutter dieser Mutter die Rede sein soll. Christliche Missionäre wollten darin eine Andeutung für eine möglicherweise aus Ostindien oder

Abbessinien übernommene Idee der Dreieinigkeit erblicken. Bei dem Mangel der genügenden Anhaltspunkte darf man aber wohl — wie Fregattenkapitän Müldner es thut — solche weit hergeholte Vermuthungen als jeden wissenschaftlichen oder sonstigen Wertes entbehrend bezeichnen.

Wie schon angedeutet, sind die Bemühungen der anfopfernden christlichen Missionäre bis jetzt von keinem sonderlichen, den Culturzustand hebenden Erfolge begleitet gewesen; der katholische Missionär will wirklich Adepten für das civilisatorische Element des Christenthums gewinnen; er schickt nicht, wie der Sendbote der protestantischen, speciell amerikanischen Missionsgesellschaften, an die Gesellschaft die genau specificirte Rechnung zur Honorirung ein, welche Rechnung darthut, wieviele Männer, Jünglinge, Mädchen, Kinder, verheiratete Leute, er getauft hat, wonach er nun nach den bestehenden Tarifen für diese verschieden bewerteten Adepten seine Forderung berechnet. Dem katholischen Missionär hingegen ist damit durchaus nicht gedient, wenn, wie dies in Nieder-Guinea geschieht, die Leute sich gerne und willig der rein äußerlichen Ceremonie der Taufe unterziehen, und wegen des Geschenkes, das sie dabei zu erhalten pflegen, sich möglichst oft zu erneuerter Taufe präsentiren.

Die größten Vortheile, welche die Missionäre bis jetzt erzielten, beruhen darauf, dass sie doch hie und da einige Kenntnis in Handwerken und Bodencultur unter der nach unseren Begriffen höchst indolenten Bevölkerung verbreiten.

Vielfach wird behauptet, dass die milden Lehren des Christenthums, mit ihrer communistischen und idealen Grundlage für die schwarze Race nicht passen, und dass der vom Norden und Osten langsam aber unverkennbar vordringende Islamismus, mit seinen wohlberechneten Concessionen an das Sinnenleben bessere Chancen habe, in der Zukunft diese Völker zu erobern.

Die Erfahrung von Jahrhunderten steht den in Nieder-Guinea herrschenden Portugiesen zugebote; man kann als das Resultat dieser Erfahrungen ansehen, dass man der Ansicht huldigt, es passe *in ultima analysis* die europäische Cultur ebensowenig für die Neger, wie für den Europäer das Klima des schwarzen Welttheiles; in das praktische Leben übersetzt sich diese Auffassung dahin, dass Portugal durch wenige Vertreter der weißen Race in Nieder-Guinea die Kräfte der Schwarzen benützt, diese Negerstämme aber im übrigen ihren Sitten, Neigungen und Gewohnheiten ungestört überlässt. Eine gewaltsam angestrebte Aufpfropfung der für diese Negerstämme unfassbaren europäischen Cultur müsste aller Wahrscheinlichkeit nach nur in letzter Consequenz zu einer Ausrottung der als Civilisationsobject Erkorenen führen; es müsste dasselbe geschehen, was in Amerika und Australien geschehen ist. Dort aber darf man, im Jahrhundert der Darwin'schen Lehre wohl sagen, dass der Naturprocess der Verdrängung des Schwachen durch den Stärkeren, Lebenskräftigeren, im Kampfe um das Dasein stattgefunden hat; hier aber würde die autochthone Bevölkerung wohl auch verdrängt und vernichtet werden können, aber für den Verdränger würde kein Raum zu weiterer Entfaltung gewonnen; denn hier kann die kaukasische Race nicht gedeihen und sich fortpflanzen, wie sie es in Amerika und Australien vermag.

Eine andere Frage ist es, ob die mongolische Race hier gedeihen könnte. Über Versuche, die mit chinesischen Coolies in Nieder-Guinea gemacht worden sind, liegen noch keine genügenden Erfahrungen vor; soll die Verdrängung, Ausrottung und Ersetzung der Neger Mittelafrikas einmal doch

geschehen, so wird es für die Kaukasier, wenigstens für die jetzt schon durch den chinesischen Menschenüberschuss hart bedrängten westlichen Nordamerikaner und die Australier, ein Glück zu nennen sein, wenn die mongolische Race diese grausam erscheinende, aber vielleicht in dem früher angedeuteten Naturgesetze begründete Aufgabe übernimmt.

Durch die Erschließung des Congo und die Gründung eines unabhängigen Congo-Staates ist die Frage der Weltstellung der mittelafrikanischen Stämme in eine gänzlich neue Phase getreten; die Thätigkeit der europäischen afrikanischen Gesellschaft, die von dem Souverän des Congo-Staates patronisirt wird, richtet sich auch darauf ein, Cultur unter die Negervölker zu tragen, mit denen Handelsbeziehungen angeknüpft und unterhalten werden sollen. Der erstere Theil der Aufgabe wird aller Wahrscheinlichkeit nach viel schwerer gelingen als der andere, auf Handelsgewinn berechnete; soll aber ein solcher in nennenswerter Weise erzielt werden, so wird wohl das Beispiel das nachahmungswürdigste sein, welches die hier erbgesessenen Portugiesen in ihrem Vorgehen geben. So haben es z. B. die Portugiesen verstanden, die Sclaverei, den modernen humanen Ansichten folgend, zwar abzuschaffen, was schon vor längerer Zeit geschah, aber an Stelle der Sclaverei ist ein System getreten, das sich von dem mit großen Kosten anderwärts befolgten Coolie-Systeme eigentlich nur durch seine Billigkeit und Einfachheit sowie dadurch unterscheidet, dass man kein neues, oft unverlässliches Element ins Land zu ziehen braucht. Man kauft keinen Schwarzen mehr; aber man mietet ihn von einem eingebornen Stammeshäuptling — Sobha — ohne viel zu fragen, wo dieser den zu vermietenden Neger her hat. Oft sind es Kriegsgefangene, aber häufig auch eigene Stammesangehörige, die vom schwarzen Häuptling beim weißen Arbeitsgeber untergebracht werden, und sich nach einiger Zeit gewöhnlich mit ihrem Schicksale recht zufrieden geben. Der Sobha erhält 4—10 £ ein für allemal; der Arbeitsneger aber Kost, Kleidung, soviel er solche überhaupt trägt, Pflege in Krankheitsfällen, Wohnung, und einen Geldlohn von 600 Reïs monatlich, d. i. $1^1/_3$ fl. ö. W. Gold. Die Regierung überwacht die Einhaltung der geschlossenen Contracte, welche auf die Dauer von fünf Jahren geschlossen werden. Jeder Sorge um seinen Lebensunterhalt enthoben, gut behandelt, mit Arbeit keineswegs überlastet, ist der so gemietete Neger meistens mit seinem Lose zufrieden, und kann wahrlich von manchem europäischen Arbeiter in Industriedistricten beneidet werden. Thatsache ist, dass die einmal gemieteten Neger meistens nach Ablauf der Contractdauer, um den gleichen Lohn und unter denselben Bedingungen sich zu einer neuerlichen fünfjährigen Dienstperiode freiwillig verstehen.

Trägheit gehört zu den hervorstechendsten Eigenschaften des mittelafrikanischen Negers; ein gewisser Zwang zur Arbeit ist nur eine Wohlthat für ihn, und vielleicht ist in der Mietarbeit von Negern die Möglichkeit gegeben, dass im Wege der Vererbung im Laufe von Generationen ein gewisses Arbeitsblut in der Negerrace sich bildet.

Die Eingebornen, ihre Lebensbedingungen, und ihr Verhältnis zu den weißen Herren des Landes bilden jedenfalls für den nach Angola kommenden Fremden die interessantesten Beobachtungsobjecte. Mit einer gewissen Vorliebe scheint sich Fregattenkapitän Müldner bei der Berichterstattung über diese Gegenstände aufgehalten zu haben, und wir sind ihm gerne gefolgt, da wir über das Land — wenn wir uns nicht in naturhistorische Beschreibungen einlassen wollen, wozu der kurze Aufenthalt des ALBATROS uns nicht die

Digitized by Google

genügende Veranlassung zu bieten scheint — sonst nicht viel besonders Interessantes zu sagen wüssten; namentlich aber nichts, was von einer speciellen Bedeutung für die volkswirtschaftlichen Interessen unseres eigenen Vaterlandes von Bedeutung wäre.

Weder die Ausfuhr, die durchaus aus Rohproducten besteht, noch die Einfuhr, welche auf geringen Bedürfnissen basirt, sind von erheblichem Werte. Die Erzeugnisse des Landes sind vornehmlich Baumwolle, Orseille[1]), Gummi, Wachs, Elephantenzähne, Kaffee, Fische, Ochsenhäute, Felle wilder Thiere, Rindvieh, Cocosnüsse, Kautschuk, Palmöl und Palmnüsse, dann geringe Quantitäten Grasmatten und Korbgeflechte.

Die Ausfuhr dieser Producte richtet sich hauptsächlich nach England und Holland. Die Ausfuhrszölle sind *ad valorem* berechnet, und die nach Portugal gerichtete Ausfuhr wird durch Ermäßigungen bevorzugt.

An Artikeln der Einfuhr sind zu nennen: Baumwollstoffe aller Art, insbesondere ordinärer Kattun, welche beim Tauschhandel Verwendung finden; dann Zucker, Reis, geistige, Getränke, Feuersteingewehre, Butter, Weizenmehl, Petroleum, Pulver, Seife, Tabak, Kerzen, Maschinen.

An der Einfuhr betheiligen sich Portugal, England, Holland, Deutschland und in geringerem Maße auch Frankreich. Sowie bei der Ausfuhr die nach Portugal gerichteten Waren eine Zollermäßigung genießen, so ist dies auch bei der Einfuhr mit den aus dem Mutterlande kommenden Waren der Fall.

Als Einheitsgewicht im Handel gilt die *Arroba* gleich 15 *kg*.

Die cursirenden Münzen sind die portugiesischen; neben denselben werden aber auch die französischen und die englischen zum vollen Werte angenommen. 1 £ wertet 4500 Reïs.

Im Verkehre mit den Negern kommt viel Kupfergeld und altes in Portugal aus dem Verkehre gezogenes Bronzegeld zur Verwendung, soferne es sich nicht um Geschäfte handelt, die im Tauschwege ohne Inanspruchnahme von Bargeld abgeschlossen werden. Die Neger lieben die kleinen, wenig Gewicht aufweisenden Gold- und Silbermünzen weniger als die schwere Menge Kupfergeld, welche schon durch einen geringfügigen Betrag erfordert wird.

Außer den drei Haupthäfen Mossamedes, Benguella und Loanda, sind an der Küste noch Ambriz und Novo Redondo zu nennen; die wichtigsten Ortschaften des Landesinnern sind Ambaca, Cazengo, Dombe Grande, Dondo, Golungo, Huila Alto, Malange, Pungo Adongo und Quillengues. Diese Orte sind untereinander und mit den Hafenstädten durch Telegraphenleitungen verbunden. Im übrigen sieht es aber mit den Communicationsmitteln nicht auf das beste aus; die Straßen sind des ungünstigen Terrains wegen schlecht, und reduciren sich außerhalb des näheren Weichbildes der Stadt meistens auf einfache Pfade; demzufolge wird der Gütertransport nur hie und da durch Fuhrwerke bestellt. In den meisten Fällen muss dieser Transport durch Träger — *Cargadores* — bewerkstelligt werden: in Karawanen formirt, legen diese Träger ihre Märsche zurück. Man weiß, welch wichtige Rolle diesen *Cargadores* bei Reisen zufällt, welche zu Erforschungs- oder Handelszwecken in das Innere gemacht werden. Einem Träger wird in der Regel eine Last von 2 *Arrobas*, also 30 *kg* zugemuthet; mit dieser Last ist er imstande täglich 30 *km* zurückzulegen; hiefür erhält er einen Lohn von 350 Reïs

[1]) Färberflechte, *Rocella tinctoria*.

(77 kr.) täglich, welcher Wert meistens in Stoffen oder anderen gangbaren Tauschartikeln bezahlt wird.

Nachdem das Land, wie schon aus dem bisher Gesagten geschlossen werden kann, keine besonderen Einkünfte besitzt, das Mutterland auch nicht capitalskräftig genug ist, um bedeutende Investitionen zu machen, die wohl wenigstens anfänglich als *à fond perdu* gemacht angesehen werden müssten, so sind die Verkehrsanstalten im allgemeinen, die Hafenanlagen u. s. w. ziemlich vernachlässigt. In letzterer Zeit wird übrigens — vielleicht durch die vom Congo-Staate drohende Concurrenz angeregt — einiges geleistet, und größere Projecte tauchen auf, von welchen einige wohl Aussicht auf Realisirung haben. So z. B. verspricht man sich, dass demnächst an den Bau von zwei Eisenbahnen, die ihre Ausgangspunkte von Mossamedes und von Loanda nehmen werden, geschritten werden wird.

Gegenwärtig aber sind der Mangel und der schlechte Zustand der Straßen, das Fehlen schiffbarer Flüsse, die einförmige Configuration der Küste und nicht zum mindesten der Hang der eingebornen Bevölkerung zu Diebstahl und Raub lauter Umstände, welche die Entwicklung eines lebhaften Verkehres wesentlich behindern.

Der überseeische Verkehr wird von zwei Gesellschaften besorgt. Die eine ist die von der Regierung subventionirte *Empresa Nacional de Navigação a Vapor para Africa Portugueza*; die Schiffe dieser Gesellschaft laufen von Lissabon aus alle ostatlantischen Besitzungen Portugals bis Mossamedes an; die andere Gesellschaft ist die *British African Steam Navigation Company*, welche von England aus alle wichtigeren westafrikanischen Häfen, aber auch nur bis Mossamedes anläuft, ohne in Berührung mit dem Caplande zu treten. In letzterer Richtung wurde wohl vor einigen Jahren ein Versuch gemacht, aber derselbe erwies sich als erfolglos, da das Cap schon die genügende Verbindung durch Schiffe hat, welche dasselbe direct anlaufen, also die Überfahrten und Frachtenverschiffungen in bei weitem kürzerer Zeit bewerkstelligen.

In unregelmäßiger Folge kommen auch andere Dampfer und Segelschiffe an.

Auf dem Coanzaflusse besteht eine von der Regierung privilegirte Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche aber schlechte Geschäfte machen soll, und deren Leitung, wie es scheint, nicht eben die rationellste ist, da man häufig Klagen über die Wirksamkeit der Gesellschaft vernimmt.

Eine holländische Gesellschaft, die ihren Sitz in San Paolo de Loanda hat, lässt zwei kleine Dampfer auf dem Congo und an der Seeküste zwischen dem Congo und Loanda verkehren. —

Von Mossamedes, der Hauptstadt des südlichen Districtes und Sitzes der Districtsregierung, interessirt uns zunächst der Hafen, in welchem ALBATROS am 20. August vor Anker gekommen war.

Vor allem muss bemerkt werden, dass die Küste Nieder-Guineas nichts weniger als günstige Verhältnisse für das Anlaufen der Häfen darbietet. Man sollte bei klarem Wetter die Küste auf 24 Meilen sichten können; aber in den Wintermonaten — Juni bis September — lagert sich über derselben eine dunstige, undurchsichtige Atmosphäre, die zur Folge hat, dass man der Küste selten eher ansichtig wird, als wenn sie schon 6—7 Meilen nahe gekommen ist. Diese spät in Sicht kommende Küste gewährt aber ganz besonders in der

Strecke von der Albino-Spitze — 5 Meilen südlich von Port Alexander — bis zur Turtle-Bai — 15 Meilen nördlich von Mossamedes — auch auf die erwähnte nahe Distanz einen vollkommen gleichförmigen Anblick, nämlich den einer sandgelben, von grauen Horizontalstreifen durchzogenen, wenig erhabenen Wandung, deren oberster Rand etwas dunkler gefärbt und zur Kimm vollkommen parallel erscheint.

Weiter landeinwärts erblickt man, wenn nicht Wolken dies verhindern, einige Bergkuppen, die aber der gänzliche Mangel an charakteristischen Formen, zur Ortsbestimmung des sich annähernden Schiffes vollkommen untauglich macht. Die Karte ist von keinem Nutzen; sie gibt zwar einige Bergspitzen durch Höhenmarken an, doch beziehen sich diese Höhenmarken meist auf kaum wahrnehmbare, etwas weniges höher gelegene Punkte eines flachen Bergrückens, und geben daher eher zu Irrungen Anlass, als dass sie eine Hilfe gewähren würden.

Eine sichere Orientirung wird nur durch einige felsige Caps ermöglicht; um diese aber erkennen zu können, muss man keinen Anstand nehmen, sich der Küste bis auf 1,5 Seemeilen zu nähern; so sehr dies gegen die allgemeinen für das Anlaufen einer Küste feststehenden Seemaßregeln verstößt, so kann dies hier doch unbedenklich unternommen werden, da die der Küste vorliegende See vollkommen frei von jeglichen Untiefen ist.

Von Süden kommend, wird man an Cap Negro, an dem 4 Meilen südlich davon gelegenen — auf der Seekarte Nr. 627 nicht bezeichneten — Sandcliff und an dem unter 15° 39,6′ Süd und 12° 0,7′ O. von Greenw. eingezeichneten, aber mit keinem Namen belegten felsigen Cap, Erkennungspunkte finden, die eine zuverlässige Orientirung bieten können.

Gleichzeitig wird Port Alexander ein weiteres Orientirungsobject abgeben, da die zwischen *Bateman Point* und *„Ridge“* gegen Westen sich sackförmig hinziehende Bucht, aus der Takelage auf 4 Seemeilen Entfernung deutlich als Bucht erkannt werden kann. Auf den niederen Sandhügeln, welche diese Bucht im SO begrenzen, stehen dunkelfarbige Hütten, die von ferne kleinen Laubholzbeständen ähnlich sehen, während man leicht versucht wird, die hohen Stangengerüste einiger Brunnen für Masten verankerter Schiffe zu halten.

Es muss bemerkt werden, dass man bei nur einigermaßen dunstiger Atmosphäre, auch auf das Erkennen oder eigentlich Sichten des Cap Negro, das bei klarer Luft 20 Meilen weit sichtbar ist, nicht rechnen soll, bevor man sich auf 6—7 Meilen genähert hat.

Weiter nach Norden vordringend, wird man zuerst an der *Punta do Noronha* durch die daselbst befindliche Signalstation, und an *Punta Giraul*, durch ein neuerrichtetes Leuchtfeuer gekennzeichnet, schon auf 6—8 Meilen gute Peilungspunkte erhalten.

Annunciation Point ist auf dem früher erwähnten Seeplane um etwa 2 Seemeilen zu weit gegen NW eingezeichnet, ist aber zur Orientirung eigentlich nicht verwendbar, da es keine eigentliche Spitze, sondern nur das Ende einer sehr flach verlaufenden Düne ist.

Hingegen sind die *Punta de las Pedras Negras* und ein auf etwa 8 Kabel S $^3/_4$ W davon gelegenes Gehöft, sehr empfehlenswerte Peilungsobjecte.

In der Bai von Mossamedes selbst sind endlich das Hospital, die Kirche, das Fort San Fernando und das gelb angestrichene Schlachthaus Objecte, welche das genaue Aufsuchen des Ankerplatzes erleichtern.

Bei Nacht ist das auf der Punta Giraul errichtete Leuchtfeuer der einzige Orientirungsbehelf. Dieses Feuer wurde erst am 4. August 1886 eröffnet, besitzt ein festes weißes Licht, ist 21 *m* über dem Meeresspiegel gelegen und soll auf 12 Meilen sichtbar sein. An dem Kopfe des eisernen Pfahldammes vor der Mitte der Stadt befinden sich zwar zwei Laternen, von denen die nordöstliche roth, die südwestliche grün ist; diese Lichter sollen auf 2 Meilen sichtbar werden; sie sind aber nicht vollkommen verlässlich. Sollte das Leuchtfeuer nicht brennen, so ist die Annäherung an die Bucht bei Nacht wohl am besten zu unterlassen; das Loth bietet wegen der großen Tiefe gar keine Anhaltspunkte.

Beim Anlaufen der Bai von Mossamedes hat man, um sich frei von der Untiefe Amelia zu halten, nördlich der Deckungspeilung Punta de Noronha mit der Ostkante des Forts San Fernando zu bleiben.

Für Segelschiffe empfiehlt es sich, beim Einlaufen die allzugroße Nähe der Punta Giraul zu vermeiden, da man bei eintretender Windstille leicht durch die Strömung und den Seegang an diese Spitze getrieben werden könnte. Die große Tiefe in der Nähe der Spitze — 85 Faden — würde es unmöglich machen, bis auf Weiteres dort zu ankern.

Die vorherrschenden Winde in der Bai von Mossamedes sind leichte südsüdwestl. Brisen, die selten bis zur Stärke 5—6 auffrischen. Die Gezeiten sind regelmäßig; bei einer Hafenzeit von beiläufig 2,5 Stunden traten — Ende August — Niveaudifferenzen von nicht mehr als 0,85 Faden ein. Bei Nacht treten meistens leichte Landbrisen auf.

Außerhalb der Bai von Mossamedes kann man eine leichte NO-Strömung beobachten; in der Bai selbst zieht ein schwacher Strom von der Punta Giraul dem Ufer entlang und tritt bei Punta Noronha in nordwestlicher Richtung aus.

Der empfehlenswerteste Ankerplatz in der Bai liegt unter den Peilungen:

Punta do Noronha, Signalstation	W z. N $^{1}/_{2}$ N
Hospital	S $^{7}/_{8}$ O
Kirche.....................................	SO $^{1}/_{8}$ S
Fort San Fernando, Ostkante	SO z. O $^{3}/_{4}$ O
Schlachthaus..............................	O $^{5}/_{8}$ N

Auf diesem Platze liegt das Schiff ruhig und sicher über schlammigem gutem Grunde.

Nördlich von der Verbindungslinie des Hafendammes und der Punta Giraul erstreckt sich ein felsiger Grund bis auf 5,5 Kabel vom Ufer in der Peilung NW vom Schlachthaus. Am Ostufer der Bucht machen sich zeitweise die der westafrikanischen Küste eigenthümlichen Roller oder kurzwellige Brandungen, die sogenannte *Calema*, geltend.

Die Ufer der Bai sind bei Punta do Giraul felsig, circa 15—20 *m* hoch und steil abfallend; von NO bis Süd bei Fort San Francesco aber flach und sandig. Das Fort selbst ist auf einem steil abfallenden, etwa 20 *m* hohen Felsen errichtet. Von diesem Fort aus, bis einige Kabel weit von der *Punta Noronha* findet man wieder flaches, sandiges Ufer, an welches sich bis einige Kabellängen von *Punta de las Pedras Negras* steil abfallendes felsiges Ufer anschließt.

Quais sind in der Bucht keine vorhanden; aber der schon erwähnte Eisenpfahldamm führt 1,7 Kabel nordöstlich der Ostkante des Forts 35 *m* weit in nordwestl. Richtung in den Hafen hinein; die Breite des Dammes beträgt 8 *m*. Am Kopfe des Dammes hat das Wasser 1,5 *m* Tiefe; zwei eiserne Drehkrahne,

Digitized by Google

sowie die früher erwähnten zwei Hafenlichter eind auf dem etwas breiter gehaltenen Kopfende dee Dammes etablirt. Von den Drehkrahnen führen Schienengeleise zur *Alfandega*, dem Zollhanee. Für die bequemere Commnnication der Boote ist eine Treppe an der Nordseite des Dammes angebracht. Man kann übrigens im Süden und im Südwesten des angegebenen Ankerplatzes auch Boote in den weichen feinen Sand auflaufen lassen, und durch das Wasser watend an das Ufer gelangen; in den übrigen Partien der Bncht wäre dies aber nur bei vollkommen rnhiger See anzurathen.

Der einzige in die Bucht mündende Waseerlauf ist der, für die Schifffahrt nnd den Bootsverkehr durch seinen stete eehr geringen Waeserstand vollständig belanglose *Rio Bero*. —

Über die Stadt Mossamedes finden wir in dem Werke eines dnrchaus nicht schwärmerischen, phantastischen oder zu Übertreibnngen neigenden, die afrikanische Westküste aus langjähriger Forschnngsthätigkeit persönlich kennenden deutschen Gelehrten die Worte: »Moesamedee ist eine reizend gelegene und sehr hübsch gebante Stadt; ...im Schntze einee anf vorspringendem Felsen erbanten Forts erfrent eie sich eines sicheren nnd behaglichen Friedens;..... Die Stadt ist von einem weiten weißen Sandgürtel eingeschloseen, so dase erst in einer Entfernung von 3 engl. Meilen hinter demselben die Gärten der Bewohner anfangen...... Mossamedes wird von allen Schiffern für das Paradies der afrikanischen Weetküete erklärt, und nie zu besnchen unterlassen, wenn die Verhältnisse diee irgend gestatten.«

Es ist vielleicht dem Commandanten des ALBATROS, einem Sohne des an Natnrschönheiten so reichen Österreich, in dessen Geiste die herrlichen Bilder aus den Karpathen, aus unseren Alpenländern, ans den unvergleichlich schönen Partien des südlichen Dalmatien lebten, und zu diesen eben kürzlich noch die Eindrücke der Bahia, Rios, Sta. Caterinas, und der Tafelbai hinzugetreten waren, ohne weiteres zu verzeihen, wenn er sich bei der Beschreibnng der Stadt Moeeamedee zn gar keinem *epithcton ornans* aufgeschwungen hat. Ein drei Meilen weiter weißer Sandgürtel, unter afrikanischer Sonne, hat gewiss Blendendes, aber nicht für jeden Beschauer auch blendend Schönes an sich. Doch ist die Schönheit eben ein relativer Begriff; und wer sich jahrelang in weetafrikanischer Wildnie im Dienste der Wiseenschaft geplagt, dem mag das freundliche Städtchen Moesamedes immerhin als ein Paradies erscheinen, obwohl der Wert dieses Ansdruckes sehr, sehr bedentend dadurch herabgedrückt wird, wenn es eben zugleich heißt: das Paradies der afrikanischen Westküete. Nebstbei wollen wir anch nicht vergessen, dass der Begriff des Wortes »reizend« mit der Zunahme der geographischen Breite an Gewicht verliert. Der echte nnd rechte Norddeutsche findet »reizend«, was wir mit »hübsch« bezeichnen, und will er dies noch etwas abechwächen, so sagt er wohl »ganz reizend«. In diesem Sinne mag wohl für die Lage von Moesamedee »reizend« passiren.

Eine Eigenschaft ist es vorzüglich, die allerdings Mossamedes in einer an dieser Küete besonders wichtigen Weise auszeichnet, und das ist das vorzügliche Klima, welchee der Ort trotz eeiner tropischen Lage genießt. Dieses günstige Klima läset die Wahl des Ortes für die eret vor 40 Jahren gegründete Stadt als eine sehr glückliche erscheinen; besser als alle meteorologischen Tabellen es vermöchten, spricht für das gute Klima von Mossamedes die von Fregattenkapitän Müldner hervorgehobene That-

sache, dass von den 523 weißen Einwohnern der Stadt, zwei Fünftel dem weiblichen Geschlechte angehören, obwohl die Frauen — wie weiter oben erwähnt — die Einflüsse der westafrikanischen Hitze und Feuchtigkeit besondere schlecht vertragen. Mossamedes wird eben von den weißen Frauen als eine Art von Sanatorium aufgesucht. An Schwarzen und Farbigen zählt Mossamedes etwa 4000. Auch im Inneren des Districtes sollen mehr weiße Frauen leben, als in den anderen Districten von Angola, darunter Frauen und Töchter einer Zahl aus dem Caplande eingewanderter, nomadisirender *Boers*.

Die Anlage der Stadt ist eine vollkommen regelmäßige; vier zum Ufer parallele Straßen werden durch einige Querstraßen durchschnitten; durchaus ebenerdige steinerne Häuser, 264 an der Zahl, bilden den Complex der Stadt. Hinter derselben findet man etwa 40 Lehm- und Laubhütten, die von den ärmsten Schwarzen bewohnt werden. Von öffentlichen Plätzen verdient nur der Markt und der sehr sorgfältig gehaltene Garten des Gouvernementsgebäudes specielle Erwähnung.

An öffentlichen Behörden sind das Districtsgouvernement, die Municipalkammer, das Pfarramt, Hafenamt, Post- und Telegraphenamt, Sanitätsamt, Domänenamt, ein Bureau für öffentliche Arbeiten, der Gerichtshof und zwei Notariate zu verzeichnen.

Während man sonst gewöhnt ist, selbst auf jenen überseeischen Plätzen, wo alle europäischen Staaten durch Consulate vertreten sind, ein solches des türkischen Reiches zu vermissen, besteht in Mossamedes keine andere consularische Vertretung, als eine solche für die Unterthanen des von den Ungläubigen so schwer bedrängten Beherrschers aller Gläubigen. —

Das Fort, „unter dessen Schutz die Einwohner sich sicheren und behaglichen Friedens erfreuen“, erfreut sich dieses Friedens vor allem für sich selbst; sollte es aus diesem Frieden aufgestört werden, so müsste wohl zuerst daran gedacht werden, es anders zu bewehren, als dies jetzt der Fall ist. Im Jahre 1854 erbaut, dürfte es früher *Dom Pedro Quinto* geheißen haben, da eine Gedenktafel in seinem Gemäuer diese Worte zeigt; den der See zugekehrten 24- und 18pfündigen eisernen und den 5 bronzenen Vorderladerkanonen, welche — sämmtlich auf alten Radrapperten installirt — die Bestückung des Forts bilden, möchte Fregattenkapitän Müldner die Kraftprobe eines scharfen Schusses ohne Noth nicht gerne zumuthen.

Unterkunftsräume für eine Garnison sind vorhanden, und können dieselben zwei Bataillone à 250 Mann beherbergen; zur Zeit des ALBATROS war aber nur ein solches Bataillon, aus Negern bestehend, am Platze gegenwärtig. Die Bedürfnisse dieser Negersoldaten sind eben so geringe als manche Maßregeln eigenthümlich erscheinen, die man ihnen gegenüber walten lassen muss. So z. B. enthalten die Unterkunftsräume als Schlafstellen nur gemeinschaftliche mit Matten bedeckte sogenannte Pritschen; die Rüstung und Armatur findet Platz auf Gestellen oberhalb dieser Pritschen. Des Abends wird Appell gehalten, und die Mannschaft muss sich zur Ruhe begeben; hierauf werden die Schlafsäle abgesperrt und die Nacht über bewacht — eine liebenswürdige Concession an die unüberwindliche Schwäche dieser schwarzen Krieger für den Diebstahl und anderweitiges Freibeuterthum.

Begreiflicherweise bietet die kleine Stadt der Schiffahrt nur geringe Ressourcen; Lebensmittel sind erhältlich, und fand ALBATROS die folgenden Platzpreise:

Reis	fl. —,25 1/2	pro	Kilogramm
Zucker	„ —,63	„	„
Zncker minderer Qualität	„ —,47	„	„
Canna (Zuckerrohrbrantwein)	„ —,34	„	Liter
Frieches Fleisch	„ —,34	„	Kilogramm
Frisches Brot	„ —,55	„	„
Gemüse	„ —,12 1/2	„	„
Mehlspeise feiner Qualität	„ —,94	„	„
Mehlspeise minderer Qualität	„ —,68	„	„
Holländischer Käse	„ 3,74	„	„
Einheimischer Käse	„ 2,04	„	„
Ungemahlener Kaffee	„ —,76	„	„
Thee	„ 8,16	„	„
Theezwieback	„ 2,04	„	„
Indiecher Pfeffer	„ 1,70	„	„
Gewürznelken	„ 2,04	„	„
Stockfisch	„ —,67	„	„
Butter	„ 3,06	„	„
Weizenmehl	„ —,44	„	„
Rother Wein	„ —,51	„	Liter
Deutsches Bier die Flasche von 0,75 *l*	„ 1,02		
Eier das Stück	„ —,08		

Bei der Bezahlnng wird, wie schon erwähnt, das englische Pfund Sterling für 4,500 Reis angenommen.

Indnstrieartikel sind echwerer zu finden; die gewerbliche Thätigkeit von Mosamedes concentrirt sich anf 4 Schmieden, 12 Schlossereien, 1 Töpferei, 4 Fischereien, 1 Conservenfabrik, 1 Saline, 14 Tischlereien, 4 Bäckereien und 1 Weberei. An Maschinen befinden sich im ganzen Regierungsdistricte Mossamedes 24 mit Dampf zu betreibende Agriculturmaschinen, 4 Maschinen zum Mahlen der *Manjoca* nnd 8 Hechelmaschinen für die Bearbeitung der Banmwolle. Erfreulich ist es zu erfahren, dass man in der größten der Schlossereien der Stadt, eine Egalisirdrehbank nnd ebenso eine Handdruckpresse vorfand, welche die Fabrikefirma „Sigl in Wien“ aufwiesen.

Für Erkrankte wird in einem 1 *km* hinter der Stadt mit der Front gegen die See erbanten Spital gesorgt, das nnter der Leitung eines Marinearztes steht; dieser Arzt besorgt auch die seesanitätlichen Fnnctionen.

Die Thätigkeit von Mossamedes als Handelsstadt ist in der Gegenwart noch keine sehr nmfangreiche, sie dürfte aber einen bedeutenden Aufschwung nehmen, sobald die Anlage von Eisenbahnen in das productenreiche Innere zur Thatsache geworden sein wird.

Über die Ansfnhren des Jahres 1885 erhielt Fregattenkapitän Müldner die folgenden Daten:

Baumwolle	183 694 *kg*	im	Werte	von	27 547 $
Orseille	156 715 „	„	„	„	15 596 „
Gnmmi	19 490 „	„	„	„	?
Wachs	4 085 „	„	„	„	1 388 „
Elefantenzähne	699 „	„	„	„	1 817 „
Bataten	700 „	„	„	„	41 „
Kaffee	212 „	„	„	„	45 „
Getrocknete nnd gesalzene Fische	85 492 „	„	„	„	36 268 „

Digitized by Google

Ochsen	828 St.	im Werte von ...	9 705 $
Getrocknetes und gesalzenes Fleisch	3 383 *kg*	" " "	626 "
detto Häute	15 462 "	" " "	2 506 "

Der keineswegs bedeutende Import besteht zum größten Theile aus Industrieartikeln; denn eine eigene Industrie gibt es hier nicht, wenn man von den früher erwähnten Gewerben, dann der Thätigkeit für das Einsalzen der Fische u. s. w. absehen will, wobei noch allenfalls eine kleine einheimische Baumwollweberei, die Stoffe für den Gebrauch der Neger erzeugt, und eine andere kleine Fabrik für schaf- und baumwollene Negermützen Erwähnung finden könnten; die letztere Fabrik bringt ihre Erzeugnisse um 100, beziehentlich 50 Reis an den Mann.

Die vornehmlichsten Gegenstände der Einfuhr sind:

Manufacte: Kattun und Baumwollstoffe aus England, blau, violett und weiß, gestreift oder carrirt; viereckige Kattuntücher mit Arabesken in allen Farben bedruckt, werden aus Deutschland geliefert.

Feuersteingewehre allerordinärster Sorte à 15 Francs das Stück, und ein der Qualität dieser vorsündflutlichen Waffe entsprechendes schlechtes Schießpulver kommen aus Belgien.

Spiritnosen, vornehmlich Genever und Kornbrantwein, liefert Holland.

Glaswaren kommen aus Belgien;

Steingutwaren aus England und Deutschland;

Blechwaren, wie Löffeln, Gabeln, Schüsseln u. s. w., vornehmlich aus England.

Alle diese Artikel finden mäßigen Absatz, und werden in geringen Quantitäten durch die Vermittlung europäischer Agenten bezogen. —

Der Aufenthalt S. M. Schiffes ALBATROS hatte nur drei Tage gewährt; aber während dieser kurzen Zeit hatte Fregattenkapitän Müldner in Mossamedes einen Elsässer-Franzosen, Herrn Wehrlin, und den Pfarrer des Ortes, Pater C. A. Paloc, Mitglied der Pariser Mission *du St. Esprit* (welche Mission ihre Thätigkeit hauptsächlich in Afrika entfaltet) kennen gelernt, und den höchst schätzenswerten Mittheilungen dieser beiden Herren verdankte der Schiffscommandant die Aufschlüsse über Land und Leute, die sich in der hevorstehenden Besprechung wiederspiegeln.

Der Districtsgouverneur war auf einer Inspicirungsreise eben abwesend; der officielle Verkehr mit ALBATROS wurde durch dessen Stellvertreter, einen Stabsofficier des Landheeres, in zuvorkommendster Weise gepflogen.

Einen Tag nach der Ankunft des ALBATROS kam im Hafen von Mossamedes das deutsche Kanonenboot CYKLOP an. Dieses Schiff hatte drei Monate in Kamerun stationirt, und während dieser Zeit von seiner 80 Mann zählenden Bemannung sechs Leute an Fiebererkrankungen verloren. Nun war das Schiff durch das Kanonenboot HABICHT abgelöst worden, und die Mannschaft des CYKLOP sollte auf einer mehrmonatlichen Kreuzung, zunächst aber in Mossamedes, Erholung finden. Erwähnenswert ist, dass man an Bord des CYKLOP von Chinin, das sich schon als unwirksam zu zeigen begonnen hatte, auf Arsenik als Antidot gegen die Malaria-Infectionen übergegangen war. —

Am 23. August setzte ALBATROS die Reise nach San Paolo de Loanda fort.

Man wartete das regelmäßige vormittägige Einsetzen der Brise ab, und setzte um $10^h\ 40^m$ unter Segel, ohne die Maschine in Anspruch zu

nehmen. Mit leichter westsüdwestlicher Brise donblirte man scharf am Winde stenernd das Cap Giranl um $12^h\ 5^m$, und setzte dann, als eine Entfernnng von 7 Meilen von der Küste erreicht war, in den Cnrs Nord. Bis zum Abende des 24. hielten flane Brisen aus dem dritten Quadranten an, hin und wieder von Windstillen nnterbrochen. Während des größten Theiles des 25. mnsste gegen flane nordnordwestliche Brisen auflavirt werden. Um 2 Uhr nachmittags des 25. bekam man die Küste nördlich vom Cap Martha in Sicht. Die continuirlich schwache Brise wnrde nun wieder günstiger, so dass der Mittagspnnkt des 26. etwa in der Breite von Bengnella festgestellt wurde. Am 27. erreichte das Schiff mit Hilfe von schwachen Brisen aus dem zweiten nnd dritten Qnadranten den 11.⁰ südl. Breite, nnd am darauffolgenden Tage wurde kaum der 10.⁰ Breite überschritten. Die sehr schwachen Brisen wnrden nun wieder durch zeitweise Windstillen bei gauz glatter See unterbrochen; man benützte diese Umstände, nm Proben der Durchsichtigkeit des Seewassers in dieser Region vorznnehmen, wobei sich ergab, dass ein weißer Teller von 24 *cm* Dnrchmesser erst in einer Tiefe von 24 *m* dem Ange zn verschwinden begann. Haifische umschwärmten in großer Zahl das Schiff, nnd es gelang, einen sogenannten Menschenfresserhai, *Carcharias Lumia*, von 2,25 *m* Länge zn fangen.

Am 29. beschäftigte man sich mit der fachmännischen Beobachtnng der an diesem Tage eingetretenen partiellen Sonnenfinsternis, so gut dies mit den an Bord befindlichen instrumentären Hilfsmitteln thnnlich war.

Infolge der andanernden Windstille entschloss sich der Schiffscommandant am Morgen des 30. die Maschine in Betrieb setzen zn lassen. Man stenerte nnter gelegentlicher Benütznng des Schwerlothes gegen Land, welches um $8^h\ 15^m$ vormittags bei *Palmeirinhas Point* in Sicht kam. Längs des Landes weiter stenernd, erhielt man den Leuchtthurm auf der nordöstlich von Loanda liegenden Untiefe in Sicht, und passirte denselben um 3 Uhr nachmittags.

Um $3^h\ 34^m$ verankerte man das Schiff im Hafen von L o a n d a in 14 Faden guten Grnndes.

Auch hier ließ der Schiffscommandant während des Annäherns an das Land und beim Einlaufen, Ansichten des Landes nnd der Umgebnng des Hafens aufnehmen, welche geeignet sein werden, das Erkennen des Landes entsprechend zu erleichtern.

Bemerkenswert sind die milden Temperaturen, welche während der ganzen Daner der Fahrt noch herrschten. Erst am 29. Angust, in 9⁰ 30′ Südbreite, sah sich der Schiffscommandant veranlasst, der Schiffsbemannnng das Anlegen der weißen Sommerkleidung anznbefehlen.

Im Hafen von Loanda fand ALBATROS mehrere Kriegs- und Handelsschiffe vor Anker; man war angenehm berührt, nnter den letzteren auch zwei Schiffe nnserer eigenen Handelsflagge zu sehen, die mit Kohlenladungen aus England hieher gekommen waren.

Die angetroffenen Kriegsschiffe waren: die portugiesische Corvette DUQUE DE TERCEIRA, Flaggenschiff des commandirenden Admirals der portugiesich westafrikanischen Schiffsstation, Contre-Admirals T e x e i r a d a S i l v a, nnd das Kanonenboot ZAIRE (der portugiesische Name für Congo), ferners von der englisch-afrikanischen Schiffsdivision die Corvette ROYALIST nnd Kanonenboot EXPRESS. Kanonenboot EXPRESS verließ noch am selben Tage den Hafen;

Digitized by Google

mit den Befehlshabern der anderen Fahrzeuge wurden die üblichen Höflichkeiten, Besuche u. s. w. ausgetauscht.

Die Kapitäne der Handelsschiffe unserer Flagge machten an Bord des ALBATROS ihre Aufwartung beim Schiffscommandanten; so sehr diese Kapitäne erfreut waren, als sie an Bord des einlaufenden Schiffes die k. k. Flagge erblickt hatten, so enttäuscht musste sich der eine dieser Kapitäne fühlen, als er die vom Fregattenkapitän Müldner dringend erbetene Bestrafung eines renitenten Individuums seiner Schiffsbemannung — mit Rücksicht auf die in dieser Richtung den See-Erfordernissen wenig Rechnung tragenden Bestimmungen unserer Gesetzgebung — nicht erreichen konnte. Fregattenkapitän Müldner musste sich darauf beschränken, den Fall an Bord des Handelsschiffes durch einen der Officiere des ALBATROS untersuchen, und den renitenten Koch, denn dieser war es, der nicht pariren wollte, mit strengen Ermahnungen zurechtweisen zu lassen.

Für die mit dem Lande anzubahnenden Beziehungen bot der deutsche Consul in Loanda, Herr L. M. van der Most seine Dienste in der freundlichsten Weise an: in dessen Begleitung machte der Schiffscommandant am Tage nach der Ankunft dem Gouverneur der portugiesischen westafrikanischen Besitzungen, Fregattenkapitän Hermenegild Brito de Capello seine Etikettevisite. Dieser drückte seine besondere Freude aus, dass er noch die Gelegenheit gehabt hatte, die Bekanntschaft des k. k. Schiffscommandanten zu machen, da er eben im Begriffe stand, Loanda zum Zwecke einer Bereisung des Coanza zu verlassen.

San Paolo de Loanda ist nicht allein als der Sitz des Generalgouvernements von Angola — des Königreiches Angola, wie es die Portugiesen häufig nennen — sondern auch in commerzieller Beziehung der wichtigste Platz dieses Colonialbereiches.

Dem Gouverneur steht ein *Ministero de Facenda*, also eine oberste Ackerbau- oder Colonisationsbehörde zur Verfügung; ein Municipalamt, ein Gerichtshof und ein Polizeiamt sind die anderen höheren im Orte befindlichen Behörden. Loanda ist Flottenstation der portugiesischen afrikanischen Schiffsdivision.

Durch Honorarconsulate sind vertreten: Deutschland und Holland durch den schon erwähnten Functionär, der auch zugleich die Interessen der Angehörigen unserer Monarchie fallweise wahrnimmt; dann England, Frankreich, Italien, Spanien, Griechenland, die Türkei und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Angaben über die Bevölkerungszahl der Stadt Loanda sind ungenau, da seit längerer Zeit kein Census stattgefunden hat; man schätzt die Zahl der daselbst lebenden Weißen auf 1200—1500, die der Neger auf 17 000—19 000.

Drei Forts von mehr malerischem Aussehen als besonderer militärischer Kraft schützen die Stadt gegen die See zu. Das nördlichst gelegene ist das Fort San Pedro; das Fort San Miguel wird als Gefängnis für schwere aus Portugal deportirte Verbrecher — sogenannte *Degradados* — benützt; endlich noch das Fort San Francisco de Penedo. Alle diese Forts stammen aus dem vorigen Jahrhunderte, und führen nur veraltetes Geschütz von geringem Kaliber. Der wichtigere Theil des Schutzes gegen die See hin, dürfte der hier stationirenden Schiffsdivision zugedacht sein.

Dieser Schiffsdivision ist ein kleines Marine-Etablissement dienstbar, welches nebst einigen Wohnhäusern für den Commandanten der Escadre und

Digitized by Google

die hier angestellten Officiere und Beamten, zwei kleine Werkstätten besitzt, in welchen nicht zu umfassende Reparaturen vorgenommen werden können. Diese Werkstätten entbehren der Betriebsmaschinen; man ersetzt diese durch große Schwungräder, die von Negern in Bewegung erhalten werden. Einige Depôts ergänzen diese Anlage; Docks oder Aufholwerften sind aber hier keine vorhanden.

Vom Anblicke, den die Stadt Loanda bietet, mit ihrem vollen Namen *Cidade de St. Paulo da Assumpção de Loanda* genannt, gibt uns Dr. J. Falkenstein die folgende Beschreibung:

„Die Stadt liegt in einem Halbkreise um den Hafen und zerfällt in einen oberen und einen unteren Stadttheil, welche zusammen mit ihren weißgetünchten Steinhäusern, Ziegeldächern, Kirchthürmen und Forts dem Ankommenden einen wohlthuend großartigen Eindruck machen. Auf der Höhe liegen fast nur Regierungsgebäude, vor allem die Paläste des Gouverneurs und des Bischofs, eine alte Jesuitenkirche, mehrere andere Kirchen und das Hospital. Unmittelbar vor dem Hafen hat sich die kaufmännische Bevölkerung angesiedelt, und am Ostende breitet sich die Negerstadt mit ihren viereckigen Lehmhütten aus. Während in den kleineren Gassen der Fuß fast bis an die Knöchel in den glühenden Sand einsinkt, sind die Hauptstraßen gut gepflastert, breit angelegt und von beiden Seiten mit prächtigen rothblühenden Akazien, indischen Pfefferbäumen, Tamarinden und Cocospalmen besäumt. Die meisten Häuser haben nur ein Erdgeschoss, die anderen zeigen ein erstes Stockwerk, und sind durch die geschickten Verbrecherhände, die aus dem Mutterlande dahin deportirt worden sind, nicht nur mit hübschen Façaden versehen, sondern oft auch innen mit Wand- und Deckenmalerei reich verziert worden. Die Fenster haben wohl großentheils die Scheiben eingebüßt, und da man sie in dem milden Klima nicht nothwendig braucht, denkt niemand daran die unschönen Lücken durch neues Material zu ersetzen, viel weniger aber noch daran, die übriggebliebenen zu reinigen. Sauberkeit ist überhaupt, wenn man vielleicht die sehr wenigen Häuser ausnimmt, in welchen gebildete Europäerinnen das Regiment führen, ein unbekannter Begriff in Loanda. Dies kann auch der von sich und seiner Nation noch so sehr eingenommene Portugiese nicht leugnen, wenn er während der Ebbe am Strande entlang geht, und dort die fürchterlichen Dünste einzuathmen gezwungen ist, welche den sämmtlich dort abgeladenen Abfällen aller Haushaltungen entsteigen. Ebensowenig kann er sich darüber wundern, dass der Gesundheitszustand der Stadt viel zu wünschen übrig lässt. Trinkwasser wird in schlechter Beschaffenheit und geringer Menge aus alten tiefen Brunnen geholt, die, nach den in der Nähe befindlichen Klosterruinen zu urtheilen, unter enormen Schwierigkeiten von Mönchen angelegt worden sein dürften. Da aber dieses Wasser für den Bedarf der Stadt nicht ausreicht, so wird von besonderen Schiffen vom Bengo oder vom Coanza Trinkwasser in großen Fässern herbeigeschafft. Im allgemeinen erhält man in der Stadt den Eindruck eines nicht aufzuhaltenden Verfalles. Überall ist etwas europäische Tünche, aber sie ist dünn und blättert bald los, um ein baufälliges Gebäude durchblicken zu lassen.“

Dieser strengen Schlussfolgerung scheint man nun nach dem, was Fregattenkapitän Mülduer — allerdings nach einem Aufenthalte von nur drei Tagen — zu berichten fand, nicht eben in vollem Umfange beistimmen zu müssen. Die Armut an Wasser ist gewiss eine große Calamität für eine ohnehin in sehr ungesundem und heißem Klima gelegene Stadt; aber dass man für diesen

Übelstand, der für Reinlichkeit nnd Hygiene von der schwerwiegendsten Bedeutung sein mag, auch von Seite der Colonialregierung nicht blind geblieben ist, beweist die vom Fregattenkapitän **Müldner** erwähnte Thatsache, dass eine englische Unternehmung bereits zur Anlage einer Wasserleitung vom Rio Bengo nach der Stadt concessionirt worden ist. Auf die Nachforschung, ob nicht versucht worden sei, durch Anlage einer genügenden Zahl von Cisternen Abhilfe zu schaffen, ward dem Schiffscommandanten die Auskunft ertheilt, dass die Anlage solcher Wasserbehälter mit den größten Schwierigkeiten verbunden oder, besser gesagt, nutzlos sei. Nicht etwa, dass man erst in besonders große Tiefen vordringen müsste, um überhaupt auf Wasser zu stoßen; aber das schon in mäßiger Tiefe unter der Bodenoberfläche angetroffene Wasser geht, besonders in der trockenen Jahreszeit, in welcher man desselben am dringendsten bedarf, allzurasch in Fäulnis über. Auf der **Insel** Loanda, im Bereiche des erwähnten kleinen Marine-Etablissements, gibt es einige kleine Süßwasserquellen; aber diese werden wieder häufig durch das Überströmen der Meereswellen brackig gemacht.

Schiffe nehmen das Trinkwasser von den verschiedenen Factoreien, die es um den Preis von 5 sh. pro Tonne unter Bord bringen lassen.

Für die Zukunft wird eben die anzulegende Wasserleitung aus dem Rio Bengo Abhilfe bringen; dieser Fluss führt immer, auch in den nicht seltenen Jahren bedeutender Trockenheit, genügende Wassermassen.

Die periodischen Niederschläge sind in Loanda keineswegs so regelmäßig, wie sie in den Tropen sonst zumeist vorkommen. Man hat keine vollständig regenlosen Jahre beobachtet; aber die Menge des jährlich fallenden Niederschlages ist sehr bedeutenden Schwankungen unterworfen. Nach den Beobachtungen des *Observatorio Meteorologico* zu Loanda erreichen die Regenmengen im allgemeinen in einer vierjährigen Periode ihr Maximum; ein solches betrug z. B. im Jahre 1879 571,4 *mm*; im Jahre 1882 hingegen ergab die Regenmenge nur 133,8 *mm*.

Diese Angaben über die in Loanda herrschende Trockenheit genügen eigentlich, um sich einen Begriff von dem Klima zu machen, welches hier — nicht ganz neun Breitengrade von Äquator entfernt — sich entwickeln muss. Die große trockene Hitze, obwohl man immer behauptet, dass sie eigentlich leichter zu ertragen und weniger gesundheitsschädlich sei als die **nasse** große Hitze, stellt der Acclimatisation der Europäer schwer zu besiegende Hindernisse in den Weg, und wird zur Quelle mancher Krankheiten. Unter den Eingebornen treten häufig typhöse Fieber auf; freilich darf man nicht vergessen, dass dieser Theil der Bevölkerung sich schlecht nährt und oft ungesundes, auch schon faulendes Wasser zu sich nimmt.

Zu den häufigsten und auch gefährlichsten Krankeiten gehört der Sonnenstich; über die Hälfte der hier von einer Insolation Ereilten gehen an derselben zugrunde.

Eine Plage von Loanda ist der massenhaft vorkommende Sandfloh, von dem es heißt, dass er mit Schiffen aus Brasilien eingeschleppt worden ist. Dieses lästige Insect, unter dem am meisten die in der Regel barfußgehenden Neger zu leiden haben, gräbt sich in die Haut der unteren Extremitäten ein, und verursacht Entzündungen und schmerzhafte Abcesse; die sandigen und schmutzigen Straßen geben für die endlose Vermehrung dieser Insecten allerdings die günstigsten Bedingungen.

Von Seite der Regierung geschieht nicht eben viel für die öffentliche Sanitätspflege und Hygiene; das Spital, Maria Pia genannt, ist hingegen in jeder Beziehung seinem Zwecke entsprechend. Sowohl Militär- als Civilpersonen finden in demselben Unterkunft; an Vergütung werden 1—3 Milreïs, je nach den Verhältnissen des Kranken, beansprucht. Das Gebäude dieses Spitals ist auf 350 Kranke eingerichtet; Reinlichkeit und innere Ordnung sind überall wahrnehmbar. Das zur Beleuchtung nothwendige Leuchtgas wird in einem Annexe des Spitals in eigener Regie erzeugt.

Größere industrielle Etablissements hat San Paolo de Loanda nicht aufzuweisen; man findet einige Brantweinbrennereien, zwei Schmiedewerkstätten und Gießereien, sowie eine kleine für den Bau von Küstenfahrern eingerichtete Werfte.

Die Verproviantirung von Schiffen kann allerdings hier geschehen, da die erforderlichen Artikel am Platze getroffen werden; aber die Preise sind hohe. Nachstehend zur Orientirung die Platzpreise, welche von ALBATROS vorgefunden wurden.

Frisches Brot, pro Kilo	fl.	—,67	österr. Währ. Gold
„ Fleisch „ „	„	—,63	„ „ „
Pökelfleisch „ „	„	—,65	„ „ „
Zwieback „ „	„	—,70	„ „ „
Reis „ „	„	—,23	„ „ „
Erbsen „ „	„	—,44	„ „ „
Salz „ „	„	—,06	„ „ „
Cacao „ „	„	1,80	„ „ „
Käse „ „	„	2,55	„ „ „
Butter „ „	„	3,62	„ „ „
Zucker „ „	„	—,51	„ „ „
Feines Mehl „ „	„	—,40	„ „ „
Mittleres „ „ „	„	—,35	„ „ „
Erdäpfel „ „	„	—,44	„ „ „
Wein, der Liter	„	—,40—45	österr. Währ. Gold
Essig „ „	„	—,34	„ „ „
Rum „ „	„	—,65—70	„ „ „

Mit Kohlen ist San Paolo de Loanda stets aus England zur Genüge versorgt. Das größte und bedeutendste Kohlenmagazin ist jenes, welches einer holländischen Gesellschaft gehört und 4000 *t* fasst; es wird mit *Merthyr steam coal* versorgt, einer Kohlengattung, die eine genügende Heizkraft besitzen soll, trotzdem dass sich beim Verbrennen viel Staub entwickelt, der die Feuer zum »Backen« bringt. Der Preis war 52,5 sh. pro Tonne unter Bord. Dieses Magazin besteht aus gedeckten Schoppen, die auf Punta Isabel liegen, und verfügt über einen mit Geleise versehenen Einschiffungsmolo.

Die Magazine der englischen Firma Newton Carneque and Co. enthalten Cardiffkohle, und zwar bis 500 *t*.

Endlich hat noch die englische Regierung für den Bedarf ihrer westafrikanischen Schiffsdivision immer gegen 800*t* Kohle hier am Lager; dieser Vorrath ist ohne jeden Schutz vor den Witterungseinflüssen, im Freien in der Nähe des Marine-Etablissements gelagert.

Dem Handel von Loanda steht als Geldinstitut nur eine Filiale des *Banco Nacional Ultra Marino* zur Seite; an Stelle einer Börse fungirt eine *Associação Commercial*, d. i. eine Vereinigung der angesehensten Kaufleute.

Digitized by Google

Der Handel selbst ist aber jetzt noch kein bedeutender. Am besten ist dies aus den in der *Alfandega* im Laufe des Jahres 1885 eingehobenen Zollgebüren zu entnehmen, welche nur den Betrag von 246 552 163 Reis erreichten. Die Artikel, welche Chancen für den Import hätten, sind dieselben, welche wir schon bei Mossamedes anzugeben Gelegenheit hatten; von Artikeln aus unserer Monarchie entdeckte man hier nur einige Möbel aus gebogenem Holze, ordinäre Porzellangefäße, Glaskorallen und etwas ungarisches Mehl, welch letzteres die Angestellten der holländischen Factorei zu ihrem eigenen Gebrauche beziehen. Alle diese Waren kamen über Rotterdam.

Ein Aufschwung des Handels von Loanda ist vor allem vor der Schaffung von Communicationen nach dem Inneren abhängig; es soll nicht verschwiegen bleiben, dass in Loanda Stimmen genug laut werden, welche sich auch hievon keinen sonderlichen Aufschwung zu versprechen erklären. Immerhin will es scheinen, als ob in nicht zu ferner Zeit an den Bau einiger Eisenbahnen geschritten werden wollte. Von Ambaca soll ein Schienengeleise nach Loanda geführt werden, und seinen Weg über den beim Fort *San Francisco de Penedo* projectirten Molo nehmen, so dass für Schiffe die Möglichkeit directen Ein- und Ausladens geschaffen würde. Ein zweites Project hat die Legung einer Eisenbahn zwischen Loanda und Calumbo als Ziel.

Gegenwärtig führt nur eine einzige Straße in das Innere; aber nur in der nächsten Nähe der Stadt verdient sie diesen Namen; bald nimmt sie eine Beschaffenheit an, wie sie alle die übrigen Steige und Pfade des Landes aufweisen.

Die Post zu Lande geht jeden 1., 6., 11., 16. und 21. Monatstag von Loanda ab und schlägt drei Richtungen ein. 1. *Loanda-Thalla Mugongo* mit drei Nebenlinien, welche von Dondo ausgehen, und zwar *a*) *Dondo-Muxima*; *b*) *Dondo-Duque de Bragança* mit den Abzweigungen *Cazengo-Golungo Alto*, *Cazengo Ambaça* und *Ambaça-Duque de Bragança*; *c*) *Dondo-Malange* mit den Abzweigungen *Pungo Andongo-Talle Mugongo* und *Malange-Talle Mugongo*. 2. *Loanda-Bom Jesus*. 3. *Loanda-Zenza do Golungo*.

Fußboten besorgen die Transportirung der Postsendungen, und eine entsprechende Escorte sorgt für ihre Sicherheit.

Das Telegraphennetz hat bereits Erwähnung gefunden; mit dem transoceanischen Netze stand Angola zur Zeit des Besuches des ALBATROS noch nicht in Verbindung; wohl aber bestand das Project, einen solchen Anschluss durch Legung eines Kabels an einen Punkt Oberguineas zu gewinnen.

Der Seeverkehr wird durch drei Dampferlinien vermittelt. Die *Empreza Nacional* sendet einen Dampfer monatlich von Lissabon über Madeira und St. Vincent; die *African Steam Navigation Company* lässt monatlich einen Dampfer die westafrikanischen Häfen anlaufen. Die dritte Linie endlich ist die deutsche Woerman-Linie, deren Schiffe ebenfalls einmal monatlich ankommen.

Seit neuester Zeit existirt für den Verkehr am Congo und längs des nördlichen Küstengebietes von Angola der kleine Dampfer LUZO, einer portugiesischen Gesellschaft gehörend, welcher namentlich in Thätigkeit zwischen den Banana anlaufenden Oceandampfern und Loanda tritt. Endlich ist noch der zwei Dampfer zu erwähnen, welche der holländischen Gesellschaft gehören, die in Loanda und Banana Factoreien besitzt; diese Dampfer, NIEMANN und

Digitized by Google

Prinz Heinrich, von je 200 *t*, verkehren je nach dem sich eben bietenden Bedürfnisse, nach verschiedenen Punkten der Provinz.

Der prachtvolle Hafen von Loanda, der seiner Ausdehnung nach eine große Kriegsflotte bergen könnte, wird durch die im Westen und NW dem Festlande vorgelegte Loanda-Insel gebildet, und erstreckt sich vom Cap Lagostas aus in südwestl. Richtung; er ist 4 Seemeilen lang und hat eine Breite von 1,25—1,5 Seemeilen.

Auf $1^1/_3$ Meilen nordöstlich von der nördlichen Spitze der Insel Loanda erstreckt sich das Loanda-Riff, und zwischen diesem Riffe und Cap Lagoetas ist die Einfahrt in den Hafen. Sie ist nach NO gerichtet, und 1,25 Meilen breit.

Eine zweite Einfahrt in den stark versandenden Hafen, die aber nur eine Viertelmeile breit und nur für Küstenfahrer tief genug ist, befindet sich im SW des Hafens zwischen Fort San Miguel und der Loanda-Insel.

Für das Anlaufen des Hafens von Loanda bestehen bessere Verhältnisse als für jenes von Mossamedes, obwohl auch hier die wenigen Erkennungspunkte durch den im Winter über dem Boden schwebenden Dunst verschleiert werden; die 100—150 *m* hohe Hügelkette zwischen *Palmeirinhas Pt.* und Cap Lagostas z. B., sowie letzteres Cap und Fort San Miguel sind statt auf 20 bis 26 Meilen, in der erwähnten Jahreszeit kaum auf 10 Seemeilen sicher auszunehmen.

Von Süden kommend, bieten auf 3—4 Meilen Entfernung einzelne am *Morro S. Sebastiano* und *Morro Bemfica* liegende Steinhäuser Orientirungspunkte, und man findet, der Küste entlang weitersteuernd, an dem Fort St. Miguel, an der Sternwarte, an dem Gouvernementspalast, an dem Leuchtthurm von Lagostas, und endlich an dem Nordende des Riffes, wo ein Leuchthaus auf Pfählen in 18′ Wassertiefe steht — *Ponta da Baixo* genannt — vollkommen ausreichende Peilungsobjecte.

Als gute Marken für das Aufsuchen des Ankerplatzes im Inneren des Hafens dienen: das Fort S. Pedro, die circa 0,75 Meilen südsüdöstlich davon gelegene mit blau und weißen Horizontalstreifen versehene Baake, die *Quinta*, das Fort S. Francisco de Penedo, und die auf der Loanda-Insel gelegene *Estação Naval*, die früher erwähnte Marinewerkstätte.

Das Anlaufen bei Nacht bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Das Leuchtfeuer von Lagostas ist auf 24 Meilen sichtbar, und der Leuchtkreis des Hafenfeuers der *Ponta de Baixa* erstreckt sich über einen Umkreis von 5 Meilen.

Bezüglich der Sichtweite dieser beiden Seeleuchten muss aber bemerkt werden, dass diese, in den nautischen Behelfen angegebenen Daten vom Hafenmeister von Loanda bestritten werden. Dieser Beamte gab dem Fregattenkapitän Müldner die Versicherung, dass die Sichtweite von Lagostas nur auf 20 Meilen, dagegen jene von Baixa auf 10 Meilen berechnet sei. Projectirt ist eine Leuchte auf der *Ponta das Palmarinhas* mit 12—15 Meilen Sichtweite.

Infolge der starken Versandung des inneren Hafens ist man darauf angewiesen, auf 1—1,5 Meilen von der Stadt zu ankern. Zwischen den Peilungen SW z. W bis SW $^1/_2$ S des Forts S. Miguel, in 13—14 Faden Wasser, liegen Schiffe über dem hier schlammigen Grunde vollkommen sicher.

Die starke Versandung des Hafens behindert auch den inneren Verkehr in demselben. Die Partien im SW, S, und SO bis Osten sind bei Ebbe für Boote, die den Molo des Zollhauses aufsuchen wollen, nur durch einen schmalen

Canal befahrbar, der sich zwischen der Punta Izabel und zwei Seezeichen hinzieht. Das eine dieser Zeichen ist eine Steinbaake und liegt in der Peilung W z. N $^1/_2$ N von der Nordspitze des Forts S. Francisco de Penedo 840 *m* entfernt; das zweite ist ein hölzerner Pfahl, in der Peilung SW z. W $^3/_4$ W auf 1200 *m* von dem erwähnten Fort liegend. Bei Nacht werden diese beiden Richtungsobjecte mit je einer rothen Laterne gekennzeichnet; man hat sich östlich von den beiden Seezeichen, beziehentlich von den beiden Lichtern zu halten; doch machte man an Bord des ALBATROS die unwillkommene Bemerkung, dass beide rothen Lichter kurz nach Mitternacht zu verlöschen pflegten.

Im Hafen von Loanda wehen tagsüber leichte südwestl. Brisen, die bei einbrechender Dunkelheit leichten Landwinden weichen.

Die Gezeiten sind regelmäßige; bei einer Hafenzeit von 3 Stunden 48 Minuten beträgt die Fluthöhe 0,75 Faden. Die Flut erzeugt im Hafen einen leichten SW-Strom; der Ebbestrom hat die genau entgegengesetzte Richtung. —

Am 3. September verließ ALBATROS um 11^h 17^m vormittags unter Dampf den Hafen von Loanda.

Eine Viertelstunde vor 2 Uhr nachmittags konnte man die Maschine außer Betrieb setzen, da eine westsüdwestl. leichte Brise sich eingestellt hatte, welche den Gebrauch der Segel ermöglichte. Der Kessel blieb geheizt und wurde zum Destilliren benützt. Bei glatter See und einer bis zur Stärke 3 zunehmenden Brise erreichte man am 4. September mittags die Breite von 7° 27,6′. Am Abende dieses Tages flaute die Brise vollständig ab, so dass sich der Commandant veranlasst sah, die Maschine in Thätigkeit treten zu lassen. Am folgenden Morgen erhielt man um 9^h 35^m die Küste bei Cap Padron in Sicht und setzte nun den Curs gegen die Mündung des Congo, dessen trübe Gewässer schon seit einer Stunde deutlich unterschieden werden konnten.

Um 2^h 45^m wurde *Shark-Point*, die Haifisch-Spitze, dwars gepeilt, und um 3^h 40^m, auf etwa 3 Meilen Entfernung von Banana, nahm man den Lotsen der holländischen Handelsgesellschaft an Bord, nach dessen Angaben das Schiff um 4^h 18^m in *Banana Creek*, in 3,5 Faden Tiefe verankert wurde.

Digitized by Google

14. Am Congo.

Unter 6° südl. Breite und 12° 17,5′ östl. Länge von Greenwich liegt die kleine Niederlassnng Banana an einem Arme des Congo; keine geringere Aufgabe ist dieser Niederlassung für die Zuknnft gestellt als die, den Verkehr eines Gebietes von 2 091 000 *km*² und einer Bevölkernng, die Stanley auf 40 Millionen angibt, mit der übrigen Welt zn vermitteln.

Bevor wir uns aber mit dieser Niederlassung befassen, die von ALBATROS am 5. September erreicht worden war, nnd bevor wir einen Blick in die Zuknnft des Staates zu werfen versnchen, der am 1. Juli 1885 zu Boma feierlich seine Unabhängigkeit, die Souveränität eines erlenchteten Monarchen, und beständige Nentralität, nnter Anerkennnng aller Mächte proclamirte, wollen wir dem bisher befolgten Vorgange tren bleibend, den nautischen Verhältnissen eine kurze Besprechnng widmen, welche für den Seemann, also wohl für die weitaus größte Zahl nnserer Leser von näherem Interesse sind.

Beim Ansegeln von Banana kommen, soweit uns dies durch die von Fregattenkapitän Müldner vermittelten Beobachtungen bekannt ist, die folgenden Umstände in Betracht.

Weit sichtbare, gnt erkennbare Orientirnngspnnkte für das Anlaufen der Congomündnngen sind nur in geringer Zahl vorhanden. Die Küste ist von *Cap Deceit* bis *Red Point* niedrig, ohne irgend welche charakteristische Formen anfznweisen.

Von Süden kommend, wird man *Cap Padrão* oder *Padron Point* auf circa 10 Seemeilen sichten können, vorausgesetzt dass klares Wetter herrscht; bei nnr einigermaßen dunstiger, Atmosphäre, wie sie in den Wintermonaten vorherrscht, wird man aber erst auf 5 Meilen Entfernnng anf das Insichtkommen dieses Caps rechnen dürfen.

Von *Padron Point* bis *Shark Point* erscheint die Küste in der Entfernung von 5 Meilen als ein niedriger dnnkler Streifen; beim Näherkommen bemerkt man über dem gelben sandigen Ufersanme im Vordergrnnde niedriges Mangrovegebüsch, hinter demselben dichtstehende, hohe Bäume, die auf 3—4 Meilen Entfernnng noch den Eindruck einer niedrigen Hügelreihe machen. Diese vermeintliche Hügelreihe scheint bei *Padron Point* steil abzufallen, bei *Shark Point* hingegen sanft abzufallen.

Digitized by Google

Befindet man sich in der Peilung W bis WNW auf 8—10 Meilen von *Shark Point*, so wird man auch den Küstenstrich von *Red Point* bis *French Point* und *Boolambemba Point* zu sichten vermögen. Von *Red Point* bis *French Point* gleicht die Küste einer niederen bei *Red Point* röthlich gefärbten Felswandung, die bei *French Point* flach verlaufend und dunkel erscheint. Die hohen Bäume auf *Boolambemba Point* lassen diesen Punkt wie ein nach Süden scharfabgeschnittenes Inselland erscheinen.

Nähert man sich *Shark Point* bis auf die Distanz von 3 Meilen, so wird man eine auf 3 Kabeln S z. W von *Shark Point* errichtete Signalstange bemerken, auf welcher die portugiesische Flagge gewöhnlich gehisst ist. Gleichzeitig wird man schon imstande sein, die Häuser von Banana auszunehmen, die sich wie glänzende weiße Punkte auf dem von Waldpartien gebildeten Hintergrunde abheben.

Beim Anlaufen der Congomündung hat man die starke Strömung wohl zu beachten, welche durch die Gewässer des Stromes hier verursacht wird. Diese Strömung setzt nördlich von *Shark Point* nach WNW bis NNW; südlich von *Shark Point* etwas schwächer nach West bis SW.

Von Norden kommend hat man vor allem die Untiefe zu vermeiden, die unter 5° 58′ südl. Breite und 12° 10,5′ östl. Länge von Greenwich liegt, und bei Ebbe nur 1,75 Faden Wasser führt. Dazu hat man beim Sichten von *Red Point* gleich gegen *Padron Point* abzuhalten, und der Küste nicht näher als bis zur 10 Faden Linie zu gehen. Man ist frei von der Untiefe, wenn man *Boolambemba Point* O z. S $^7/_8$ S oder noch nördlicher peilt, worauf man dann gegen *Shark Point* abhalten kann.

Shark Point kann auf eine Kabel Distanz passirt werden; man hat nun, um Banana anzulaufen, im Curse O $^3/_4$ N bei Berücksichtigung der Strömung auf *Boolambemba Point* abzuhalten, bis man den Südabhang jenes Bergrückens NW $^1/_2$ N oder nördlicher peilt, der auf 3 Meilen nordöstlich von Banana liegt. Diese Peilung einhaltend, wird man gegen *Banana Creek* abhalten, wobei man frei von der Stella-Bank bleibt.

Nun ist noch die Barre des *Banana Creek* zu passiren. Diese Barre führt bei Ebbe 2,5 Faden Wasser; sie liegt in der Deckungslinie von *Boolambemba Point* und den hohen Bäumen am linken Ufer von *Sherwood Creek*. Man hat, im Curse N $^1/_8$ O steuernd, *Huard Point* genau vorne zu peilen, um die Barre zu passiren.

Nach Passiren der Barre gelangt man, im Curse N $^1/_2$ W steuernd, auf den unter folgenden Peilungen liegenden empfehlenswertesten Ankerplatz.

French Point	S z. W $^1/_2$ W
Boolambemba Point	SO $^1/_4$ S
Huard Point	N $^5/_8$ O

Auf diesem Ankerplatze liegt das Schiff in 4 Faden Tiefe über schlammigem Grund, in mäßiger abwechselnd nach SSO und NNW setzenden Strömung; ein Anker mit einem Schekel Kettenausstich genügt vollständig.

Schiffe, welche einen größeren Tiefgang als 18′ haben, können den *Banana Creek* nicht erreichen; solche Schiffe finden schon in 5 Faden Tiefe einen Ankerplatz unter den Peilungen:

Boolambemba Point	O z. S $^1/_4$ S
French Point	NO z. O $^3/_4$ O

Auf diesem Ankerplatze sind die Schiffe einer constanten mit 2—4 Meilen Geschwindigkeit nach NW setzenden Strömung ausgesetzt.

Das Fahrwasser ist kein so unabänderliches, dass es nicht räthlich bleiben würde, zum Anlaufen von *Banana Creek* die Dienste eines Lotsen anzunehmen.

Nachdem Banana noch keinerlei Leuchtfeuer besitzt, so kann man bei Nacht auf keine das An- und Einlaufen erleichternden Orientirungspunkte zählen; man kann das Einsetzen des Tageslichtes, oder Segelschiffe das Aufspringen einer passenden Brise, auf dem 3—4 Meilen südwestlich von *Padron Point* liegenden Ankerplatz abwarten, wo man 7 Faden Wasser und schlammigen Grund findet. Ein anderer zu ähnlichem Zwecke geeigneter Ankerplatz ist die *Turtle Cove*, zwischen *Shark Point* und *Turtle Point* gelegen. Hier findet man auf 4—5 Kabel vom Ufer in 5—6 Faden Wasser guten Ankergrund.

Hätte man jedoch *Shark Point* bereits passirt, so kann man unter den Peilungen:

Shark Point	NW $^1/_4$ W
French Point......................	NO $^1/_4$ N
Boolambemba Point	O z. N $^7/_8$ N
Deserted House	SO $^5/_8$ S,

in der Diego-Bai, in 7 Faden Tiefe auf schlammigem, mit feinem Sande gemischtem Grunde ebenfalls ankern.

Auf allen diesen Ankerplätzen, Banana und das portugiesische, am linken Ufer des *Raphael Creek* liegende *San Antonio* inbegriffen, herrschen bei Tage Seebrisen aus SSW bis West, bei Nacht leichte Landbrisen aus NO bis OSO.

Die Hafenzeit beträgt in Banana 4 Stunden 30 Minuten, und es wurde der Gezeitenunterschied — anfangs September — mit 4,75′ beobachtet.

Bemerkt muss werden, dass der englische Seeplan Nr. 638 in der Richtung SW z. W $^1/_4$ W auf 15,5 Kabel von *French Point* eine Boje aufweist, die aber nicht vorhanden ist, oder wenigstens zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS nicht vorhanden war.

In der Peilung SW z. S $^1/_4$ S, 4 Kabeln von *French Point*, befindet sich eine kleine spitze schwarze Warnboje; sie bezeichnet eine Klippe auf der *Stella*-Bank, auf der vor einigen Jahren ein Segler seinen Untergang fand.

Der Bootsverkehr auf dem Ankerplatze von Banana unterliegt keinen Schwierigkeiten. Man findet entlang des Westufers des Banana Creek sieben hölzerne und einen eisernen Pfahldamm, welche ihre Errichtung den verschiedenen Factoreien danken, deren Eigenthum sie sind. An den Kopfenden dieser Pfahldämme ist auch für tiefergehende Lastboote die ausreichende Wassertiefe vorhanden. An dem Kopfende der beiden südlichsten, der holländischen Factorei gehörenden Dämme, können selbst Seeschiffe von 16′ Tiefgang bequem anlegen.

Die Ufer des *Banana Creek* sind im Westen sandig und flach, im Norden und Osten mit dichtem Mangrovegebüsch bedeckt. Die Dialmath-Bank ist bei Ebbe meist trocken und die Mitte derselben ist mit einigem schwachen Buschwerke bewachsen. —

Banana ist eine der ältesten, und mit Rücksicht auf ihre Lage und die Zukunft des Congo-Staates, jedenfalls die wichtigste Niederlassung am Congo, welchem Strome schon aus dem Grunde eine hohe Bedentung nicht abgesprochen werden kann, weil er unter allen großen afrikanischen Strömen

der einzige ist, der nicht durch eine die Schiffahrt ferne haltende Barre vom Seeverkehre abgeschnitten ist.

Die Niederlassung, gegenwärtig der Wohnsitz von etwa 70 Europäern und 500—600 Negern, besteht aus einem Bureau des Congo-Staates und dem mit diesem Bureau verbundenen Postamte, dann aus vier größeren Factoreien, nämlich einer holländischen, einer französischen, einer portugiesischen und einer englischen. Ein Zollamt des Congo-Staates und ein Gericht haben hier ihren Sitz.

Die Factoreien sind die Hauptanstalten der von ihnen an den anderen Handelsplätzen congoaufwärts etablirten Filialen oder Dependenzen.

Zugleich ist Banana der Sitz der Verwaltungen oder Agenten der am Congo-Handel betheiligten Gesellschaften. Die aus dem Congo-Gebiete gewonnenen Waren finden hier ihren Stapelplatz, ebenso die Waren, die aus Europa zu Tauschhandelszwecken eingeführt werden.

Die weiße Bevölkerung setzt sich somit aus Beamten, Kaufleuten, Agenten und deren Gehilfen zusammen; die Negerbevölkerung steht zur Besorgung der materiellen Arbeiten in ihrem Dienste. Diese Neger sind zum Theile *Kruboys*, zum Theile *Krumanos*; die ersteren kommen aus der Negerrepublik *Liberia* und von *Sierra Leone*; sie verdingen sich meistens auf ein Jahr in einer der Factoreien, wo man sie als Arbeiter sehr zu schätzen weiß. Die Krumanos hingegen sind eigentlich nichts anderes als Sclaven. Sie stammen aus dem unteren Congo-Gebiete, werden dem Namen nach wohl auch nur gedungen, dem Wesen der Sache nach aber wirklich den Negerhäuptlingen abgekauft. Dabei kann aber keineswegs behauptet werden, dass ihr Los ein bedauerungswürdiges wäre, wie man dies sofort zu vermuthen pflegt, wenn das Wort Sclaverei fällt. Sie werden gut behandelt, gut genährt, mit Arbeit keineswegs überladen, und leben mit ihren Frauen und Kindern aller Wahrscheinlichkeit nach besser, gewiss aber unbehelligter, als ihre freigebliebenen Brüder. Es ließe sich gegen den Hörigkeitszustand, in dem diese Neger in Banana sich befinden, auch vom theoretischen Standpunkte gar nichts einwenden, wenn eine Bestimmung oder ein Usus bestünde, nach welchem — wie dies im portugiesischen Nieder-Guinea der Fall ist — nach Verlauf einer bestimmten Zeit — dort fünf Jahre — der Pachtvertrag sein im vorane bestimmtes Ende erreichen würde, und es somit der freien Willensbestimmung des Negers anheimfiele, dann den Dienstvertrag zu erneuern oder nicht; höchst wahrscheinlich würde die Erneuerung des Dienstvertrages dort bald ebenso beinahe zur Regel werden, wie sich dies in Nieder-Guinea zur ständigen Gewohnheit herausgebildet hat.

Die Wohngebäude von Banana sind, soferne sie zur Benützung durch die Europäer dienen, ebenso wie die großen und schönen Warenmagazine, aus Holz mit gemauerten oder auch hölzernen Pfeilern erbaut. Die Wohnstätten für die Neger hingegen sind meistens leichte, barackenartige Bauten aus Bambusrohr mit Holzdächern.

Jede einzelne Factorei gewährt den Anblick einer kleinen Festung. Von Pallisaden eingeschlossen, besitzt jede Factorei ein kleines Areenal an Waffen aller Art. Obwohl die Regierung des Congo-Staates über eine regelmäßige bewaffnete Macht zum Schutze der längs der Flussufer etablirten europäischen Handelsniederlassungen verfügt — eine bewaffnete Macht, die vom „*Diplomatisch-statistischen Jahrbuch*“ 1888 mit 2000 Mann schwarzer Mannschaft unter europäischen Officieren angegeben wird — ist es für die

Europäer doch vor allem nothwendig, auf ihren Schutz persönlich bedacht, und auf Überfälle gefasst und vorbereitet zu sein. So z. B. besitzt die holländische Factorei in Banana 12 leichte Bronzegeschütze und 200 Gewehre. Auch die anderen Factoreien sind im Besitze einer entsprechenden Anzahl Waffen; auf den Zweigniederlassungen stromanfwärts findet man überall das Gleiche und ist es dort auch üblich, die stete Kriegsbereitschaft der Europäer dadurch zu markiren, dass man jeden Morgen und Abend eine Spingarde, und wo man reicher an Pulver ist oder kräftigere Effecte für nothwendig hält, eine alte großkalibrige Karronade blind abfeuert. Bis jetzt hat man übrigens sich über allzuhäufige Überfälle nicht zu beklagen gehabt.

Fremde Staaten sind in Banana nur durch einen holländischen und einen deutschen Consul vertreten.

Der Verkehr in der Gegend von Banana ist ausschließlich an die Wasserstraßen des Congo gewiesen; durch die dichten, sumpfigen Waldungen des Küstengebietes am unteren Laufe des Stromes ist es bisher nicht möglich gewesen, andere Verbindungen als einige ganz primitive Pfade zu gewinnen, die ihrer Beschaffenheit nach höchstens von den Eingeborenen benützt werden können. Erst weiter stromaufwärts gibt es Communicationswege, die einer Erwähnung wert erscheinen. Von Boma führt ein Weg bis zum *Rio Niadi* und zieht sich dann nordwestlich zur Küste; am anderen Flussufer besteht von Monsucco und Noqui aus eine Verbindung nach San Salvador in Angola. Weiter östlich findet man einen Weg, der von Mambuco nordwärts führt, und sich bei M'Pumbo mit jenem Wege kreuzt, der am Congo bei Manianga beginnt. Endlich gibt es noch eine Verbindung von den Katarakten *De Zinga* und San Salvador.

Die einzige wirkliche Verkehrsader ist aber, und dieses wird wohl noch sehr lange Zeit so bleiben müssen, der Congo mit seinen Nebenflüssen. Für kleinere Schiffe gestatten diese Gewässer eine sehr ausgedehnte Schifffahrt, die erst von Vivi aufwärts durch Stromschnellen behindert, dann aber bald durch Katarakte unmöglich gemacht wird. Schiffe mit einer Tauchung von weniger als 7 *m* können bis Boma gelangen; Flussdampfer mit kräftigen Maschinen können bis Vivi vordringen. Von der Küste bis zu diesen Punkten verkehren verschiedene Dampfer und Dampfboote, die den größeren Factoreien gehören, dann zwei Localdampfer einer portugiesischen Gesellschaft und viele Küstenfahrzenge. Noch sehr weit stromaufwärts wird der Congo, dort wo er von navigatorischen Hindernissen streckenweise frei ist, von den Dampfbooten der Factoreien befahren.

Die holländische und die englische Factorei in Banana besitzen je zwei Dampfschiffe, welche den Warenverkehr bis zu den Katarakten von Yellalla besorgen; der Dampfer der französischen Factorei befährt dieselbe Strecke.

Diese Fahrten sind natürlich keine regelmäßigen, sondern solche, die sich ausschließlich dem fallweise vorhandenen Tranportbedürfnisse anpassen; regelmäßige Fahrten machen nur die zwei portugiesischen Küstendampfer, welche die in der gleichen Region befindlichen Stationen, von Banana ausgehend, im Anschlusse an den oceanischen Dienst berühren.

Was den oceanischen Dienst anbetrifft, der den Congo-Staat mit dem Weltverkehre in Verbindung setzt, sind es die folgenden Linien, welche in Betracht kommen.

Digitized by Google

1. Die portugiesischen Dampfer, welche auf der Fahrt bis Mossamedes etwa am 27. Monatstage, und auf der Rückreise etwa am 16. Monatstage Banana anlaufen.

2. Englische Dampfer, die alle drei Wochen, auf der Fahrt nach Loanda begriffen, Banana berühren.

3. Die deutsche Woerman-Linie, deren Dampfer, ebenfalls auf der Fahrt nach Loanda, etwa jeden 19. des Monates in Banana eintreffen.

Jene Firma, welcher die große holländische Factorei in Banana gehört, sendet fünf- bis sechsmal im Jahre ihren Dampfer AFRIKAAN mit europäischer Ware zum Congo; sobald derselbe eine genügende Ladung von Landesproducten eingenommen hat, steuert er wieder heimwärts.

Als landesübliches Verkehrsmittel auf dem Congo sind die Canoes — ausgehöhlte Baumstämme — erwähnenswert, welche von den Eingeborenen im Strome benützt und mit großer Geschicklichkeit durch alle Fährlichkeiten, bei der oft bis 7 Meilen betragenden Strömung gehandhabt werden. Für Fahrten auf bewegter Wasseroberfläche sind die Canoes hingegen vollkommen untauglich; bei Banana z. B. können die Neger mit ihren Canoes den Strom nur zur Nachtzeit kreuzen, wenn die vom frischen Seewinde gehobene See sich beruhigt hat und nur leichte Landbrisen vorherrschen.

Begreiflicherweise bietet Banana heute noch den Bedürfnissen der Schiffahrt nur sehr beschränkte Ressourcen; die kleinen vorhandenen Böttcher- und Schmiedewerkstätten können für den localen Bedarf der Factoreien und ihrer Bewohner aufkommen, weitergehenden Anforderungen aber natürlich nicht genügen; die großen Magazine sind mit wertvollen Landesproducten oder wertlosen Tauschartikeln, nicht aber mit Gegenständen gefüllt, welche den Bedarf von Schiffen zu decken vermöchten. Deshalb ist es auch nicht vorsichtig, auf eine Verproviantirung des Schiffes in Banana etwa zu weitgehende Absichten zu hegen. Keine Firma besteht in Banana, die sich etwa nach Art einer *Ship Chandlery* mit der Besorgung von Schiffsbedarf befassen würde; die sesshaften Europäer haben meist nur für ihren eigenen Bedarf einen geringen Vorrath frischer Lebensmittel am Lager; die größeren Factoreien haben wohl bedeutendere Mengen von conservirten Lebensmitteln in ihren Magazinen, können aber von denselben, ohne eine Störung für sich und ihre Zweigniederlassungen besorgen zu müssen, nur in seltenen Fällen einen Theil an Schiffe abgeben. Im allgemeinen soll man auf den Erhalt von Seelebensmitteln in Banana gar nicht, auf einen solchen von frischen Lebensmitteln nur in sehr geringem Maße rechnen. Einiges Gemüse, Eier und Hühner wird man sich durch die Neger immerhin verschaffen können.

Kohle halten die Factoreien für ihren Bedarf am Lager; die Vorräthe der holländischen Factorei sind groß genug — meistens an 800 *t* — um da einige Aushilfe erlangen zu können. Diese Kohle ist Cardiff aus den Gruben Corys und Merthyr, mit einem kleinen Procentsatz westphälischer Kohle gemischt. Die Tonne kommt auf etwa $52\frac{1}{2}$ sh. pro Tonne unter Bord zu stehen.

ALBATROS hatte nur geringen Bedarf an Kohle (15 *t*) als das Schiff in Banana eingetroffen war; so wie dieser Bedarf, wurde auch der Wunsch des Stabes und der Bemannung nach frischen Lebensmitteln durch die gefällige Intervention des Herrn *Van Bloeme*, Hauptagenten der *Nieuwe Afrikaansche Handels Venootshap*, reichlich befriedigt. Auch in jeder anderen Hinsicht erwies sich dieser Herr dem Commandanten und dem Schiffsstabe sehr gefällig

und zuvorkommend. Er bedauerte sehr, als der Schiffscommandant die Absicht kund gab, mit ALBATROS stromaufwärts bis *Puerto de Lenha* zu steuern, ihm zu dieser Fahrt nicht einen der beiden Lotsen überlassen zu können, die im Dienste seiner Gesellschaft stehen. Beide Lotsen waren nämlich im Dienste abwesend, und ihre Rückkunft war im Laufe der kurzen Zeitdauer, die Fregattenkapitän Müldner dem Aufenthalte auf dem Congo widmen konnte, nicht zu erwarten. Beim Besuche der französischen Factorei lernte aber der Schiffscommandant den Vorstand der portugiesischen Besitzung San Antonio kennen, der kaum von der entstandenen Verlegenheit hörte, als er auch sofort in freundlichster Weise bat, über die Dienste seines eigenen Flusslotsen verfügen zu wollen.

Dieses freundliche, mit dem entsprechenden Danke angenommene Anerbieten ermöglichte die Fahrt S. M. Schiffes ALBATROS nach Puerto de Lenha, welche am 6. September angetreten wurde.

Man setzte um $7^h\ 34^m$ morgens in Bewegung und steuerte nach den Angaben des Flusslotsen gegen *Boolambemba Point*, welche Spitze um $8^h\ 23^m$ dwars gepeilt wurde. Hierauf setzte man die Fahrt gegen *Bull-Island* fort, indem man sich zur Vermeidung der in der Mitte des Flusses stärkeren Strömung an dem rechten Ufer in einer 4 Kabeln nicht überschreitenden Entfernung hielt; um $10^h\ 40^m$ befand sich das Schiff dwars von *Bull-Island*, und es wurde hier der Strom durchquert, indem man mit Berücksichtigung der Strömung den Curs auf *Scotchman's Head* setzte. Entlang des linken Ufers weiter steuernd, gelangte das Kanonenboot um Mittag auf 1 Kabel Entfernung dwars von der Spitze bei der *Deserted Factory*. Von hier an wurde im Curse O $^1/_2$ N gegen die Südspitze von *Drapers-Island* gesteuert. 25 Minuten nach Mittag peilte man die östlichste der *Grass*-Inseln dwars, und passirte hierauf zwischen *Grass*- und *Draper-Island*, auf *Porto de Lenha* anhaltend. Daselbst wurde das Schiff um $1^h\ 29^m$ in $5^1/_2$ Faden Tiefe, dwars der beiden Factoreien und 100 *m* von *Drapers-Island* entfernt vertaut, und die Kesselfeuer abbrennen gelassen.

Während dieser Stromfahrt hatte der Lotse, ein Neger, das Schiff oft in knappster Nähe — bis zu 50 *m* — dem Ufer entlang gesteuert, um der mitunter heftigen Gegenströmung weniger verzögernden Einfluss auf die Fahrt des Schiffes zu gewähren. Man hatte hiedurch Gelegenheit, die reiche tropische Vegetation der Stromufer, die sich bis in die Wellen des Stromes erstreckt, in aller Nähe zu bewundern; die Dichtigkeit des Pflanzenwuchses gestattet nur selten einen Einblick durch die phantastischen Wölbungen und Gruppirungen der formreichen Palmengebüsche hindurch.

Zahlreiche in den Hauptstrom einmündende oder von diesem abzweigende Flussarme — *Creeks* — sah man von den Canoes der Eingeborenen belebt, während nur die wenigen, den Factoreien angehörenden Häuser Spuren beginnender Cultur bezeichneten. Der mächtige Strom und die ganze Natur ringsum machten den Eindruck einer feierlichen Ruhe, und da man mit der Schiffahrt nichts weiter zu thun hatte und nichts anderes in dieser Richtung thun konnte, als den Angaben des Lotsen zu folgen, so gestaltete sich die ganze Fahrt nach *Porto de Lenha* für den Stab und die Bemannung des ALBATROS zu einer reizenden Lustpartie, in einem großartigen, schönen Naturparke.

Porto de Lenha, vielfach auch *Ponta da Lenha* genannt, besteht nur aus Dependenzen der in Banana etablirten holländischen und englischen

Digitized by Google

Factoreien; vier Europäer und 40—50 Schwarze waren zur Zeit des Besuches des ALBATROS ihre Bewohner. Auch eine kleine portugiesische Factorei hat früher hier bestanden; aber bei einer Überschwemmung wurde das Terrain derselben sammt dem Gebäude der Factorei in den Wässern des Congo begraben, und man hat diese Ansiedlnng seither nicht dnrch eine neue ersetzt. Die Gebäude einer französischen Factorei in der Nähe fand man geschlossen und verlassen; der schlechte Gang der Geschäfte hatte diese Factorei als nicht lohnend genug zur Auflassung gebracht.

Von den wenigen Europäern der Factorei freundlichst empfangen, erfuhren die Reisenden des ALBATROS — als das Gespräch angefangen hatte etwas zwanglosere Formen anzunehmen — dass der Besuch eines Kriegsschiffes bei den Bewohnern der Congo-Factoreien anfänglich nie freudige Gefühle, sondern stets ängstliche Besorgnisse wachrufe. Man habe — so wurde zur Erklärung beigefügt — vorerst immer das bange Gefühl, das erscheinende Kriegsfahrzeug sei abgesendet, um ein oder den anderen verrätherischen Stamm der Eingeborenen, für irgend eine, irgend jemandem zugefügte Unbill zu züchtigen. Abgesehen davon nun, dass solche Actionen der Kriegsschiffe hier — wegen der beinahe absoluten Unzugänglichkeit der Negerdörfer fast stets resultatlos verlaufen — wofür mehr als ein Beispiel angeführt werden könne — seien dann nach Abzug des Kriegsschiffes die schutzlos zurückbleibenden Europäer der Rache der Neger preisgegeben. Man erhielt die Versicherung, dass die Bewohner der Factoreien am liebsten auf ihren eigenen Schutz angewiesen bleiben; selbst jener Schutz, den ihnen gegenwärtig der Congo-Staat als solcher gewähren soll, ist nicht ausreichend genug, als dass er das mit dem Versprechen solchen Schutzes zugleich erlassene Verbot der Selbsthilfe vollauf aufwiegen würde. Zur Vertheidigung haben die eigenen Mittel der Factoreien meistens genügt; so räuberisch und verrätherisch die Congoneger auch sein mögen, kriegerisch sind sie nicht, und namentlich der Wirkung von Feuerwaffen halten sie nicht Stand; auch die kleinen Factoreien von Puerto de Lenha besitzen solche von den Eingebornen sehr gefürchtete Waffen in genügendem Ausmaße, darunter vier leichte Bronzegeschütze. —

In zweitägigem Aufenthalte hatte man Gelegenheit, das einförmige Leben der von allen Genüssen der Cultur abgeschlossenen Vorsteher der Factoreien kennen zu lernen, und dasselbe gewissermaßen mitzuleben; man wird kaum fehlen, wenn man das Leben des nordamerikanischen Hinterwäldlers, des Trappers und Jägers, der ebenfalls allein und abgeschieden, aber in kräftigendem Ringen um die Bedürfnisse des Lebens, und in gesundem Klima seine Tage verbringt, als höchst beneidenswert gegen jenes der armen Europäer bezeichnet, die im tödtlichen Klima des Congo, auf diesen vorgeschobenen Handelsposten — relativ unthätig — ihren Geschäften obzuliegen gezwungen sind. —

Die Rückfahrt nach Banana wurde am 8. September um 7 Uhr morgens angetreten. Bis *Scotchman's Head* wurde der gleiche Weg über den Grund gefahren, welchen man bei der Fahrt stromaufwärts eingeschlagen hatte; dann aber wurde die Mitte des Stromes mit dem stärksten Stromstriche aufgesucht, und von der Strömung begünstigt, wurde die weitere Fahrt gegen Banana zurückgelegt. Um 10^h 5^m war man auf dem früher innegehabten Ankerplatz vor Banana angelangt, wo vor Anker gegangen wurde; die Kesselfeuer wurden nicht gelöscht, da der Schiffscommandant beabsichtigte schon am folgenden Morgen Banana zu verlassen, sondern nur soweit reducirt als nöthig war, um sie in der Zwischenzeit zum Destilliren zu verwenden.

Die navigatorischen Details, welche der Commandant des ALBATROS nach den von ihm gemachten Beobachtungen über die Fahrt auf dem Congo zwischen Banana und Puerto de Lenha in gewissenhaftester Weise berichtete, glauben wir füglich übergehen zu dürfen; Fregattenkapitän Müldner hebt nämlich selbst hervor, dass das Fahrwasser des Stromes und die Formation der Ufer außerordentlich vielen und mitunter raschen Veränderungen unterliegen. Für spätere Befahrer derselben Strecke hätten also diese Details keinen Wert. Anführen wollen wir aber, dass Fregattenkapitän Müldner darauf aufmerksam macht, dass die am Congo Lotsendienste verrichtenden Neger — man erinnert sich, dass der Lotse, den ALBATROS erhielt, ein Neger war — mit der Terminologie und Nomenclatur der englischen Karten nicht vertraut sind, sondern ihre eigenen Bezeichnungen anwenden, die man, um sich keinen Irrungen auszusetzen, vorerst zu ergründen trachten muss. So z. B. sagte der Lotse des ALBATROS für *Bull-Island*: *Boi Sanga* oder *Ilha do Boi*; *Sanga* war der Ausdruck für Insel überhaupt, *Kissanga* jener für Halbinsel; *Scotchmans Head* nannte er einfach *Ponta Kissanga*; für *Creek* hatte er die Bezeichnung *Louis* und nannte *Hewett Creek Vampa*, *Rafael Creek* aber *Antonio*.

Wie schon früher erwähnt worden, bestand die Absicht, bald nach der Rückkehr nach Banana diesen Hafen wieder zu verlassen, und die Reise nach Sierra Leone fortzusetzen. Bevor wir uns aber daran machen, unseren ALBATROS auf der Fahrt nach dem nächsten von seiner Reiseinstruction vorgesehenen Ziele zu begleiten, dürfen wir wohl einigen allgemeinen Ausführungen Raum geben, welche auf den Eindrücken, Erfahrungen und Auskünften basiren, die der Schiffscommandant während seines allerdings nur sehr kurzen Aufenthaltes im Congo-Gebiete gesammelt hat.

Es soll damit gewiss nicht beabsichtigt werden, ein anmaßendes, die bisherigen Bestrebungen herabsetzendes oder die denselben zugrunde liegenden philanthropischen Absichten verkennendes Urtheil abzugeben; aber es ist vielleicht nicht ganz ohne Interesse, den Eindrücken zu folgen, welche sich beim Besuche der Congo-Niederlassungen dem Geiste eines völlig unbeeinflussten Mannes darbieten, welcher gar keiner der Parteien angehört, die irgendwie im Ringen um die möglicherweise dort erlangbaren Vortheile begriffen sind.

Wenn man den vielen Publicationen folgt, die durch die Gründung des Congostaates hervorgerufen worden sind, so findet man, dass vielfach unter den hiebei maßgebend gewesenen Absichten die philanthropische Idee, den Völkern des Congo-Gebietes europäische Cultur zuzuführen, als im Vordergrunde dieser Absichten stehend angegeben wird. Wie weit es möglich sein wird, dieses edle Ziel zu erreichen, wird jedenfalls erst eine fernere Zukunft lehren können; aber soviel dürfte denn doch schon heute durch mannigfaltige Erfahrungen klar gestellt worden sein, dass die Berichte Stanleys und anderer Forscher, welche zu der ganzen Bewegung zur Erschließung und Civilisirung des Congo-Gebietes den Anstoß gegeben haben, in vielem zu rosig gefärbt, zu optimistisch aufgefasst wurden.

Vor allem kann es nicht fehlen, dass die Ansicht zum Durchbruche gelange, die europäische Cultur sei eben nicht diejenige, welche für diese Völker passt. Sie hat also keinen Wert für die Congo-Neger, und wenn diese überhaupt cultivirt werden sollen, so muss die ihnen zugebrachte Cultur eine andere sein, als die europäische. Sie muss dem

Charakter der schwarzen Race, der so vielfach von jenem der weißen differirt, und sie muss dem Klima angepasst sein.

Sieht man aber von den culturellen Zielen ab, und stellt man sich auf den Standpunkt, dass es sich in erster Linie darum handle diese Länder für den Weltmarkt zu gewinnen, ihren Producten den Weg zu unseren Consumtionsgebieten zu ebnen, und die Völker dieses Gebietes dafür zu Abnehmern der Erzeugnisse unseres Gewerbefleißes zu machen — was immerhin auch einem culturbringenden Ziele gleich zu achten ist — so dürfte man vielleicht sagen, dass der in Bewegung gesetzte Apparat mit seinen großen Kosten überflüssig ist; denn diese Ziele verfolgen seit Jahren die an den Ufern des Congo etablirten Factoreien, und es wäre vielleicht besser und den angestrebten Zielen angepasster gewesen, wenn dem Kaufmann, diesem natürlichen Pionnier der Cultur, das Feld allein überlassen geblieben wäre.

Man kann von den am Flusse etablirten Kaufleuten häufig die Klage hören, dass der neuetablirte Staat als solcher ihnen keinerlei Vortheile, viel eher sogar Nachtheile gebracht habe. Sie haben gewisse Zölle, wenn auch eben keine hohen, zu entrichten; der Schutz aber, den sie hiefür für die Sicherheit ihrer Person und des Eigenthumes vom Staate zu beanspruchen berechtigt sind, bleibt in den meisten Fällen ein problematischer, und schließt die früher geübte wirksame Selbsthilfe häufig aus; es wird noch lange Zeit vergeben müssen, bis die blaue Flagge mit dem gelben Sterne an und für sich schon als ein Panier der Unverletzlichkeit von Seite der Eingeborenen angesehen werden wird.

Man kann schon jetzt constatiren, dass die im Anfang dem Congo-Staate in Europa entgegengebrachten hochgespannten Erwartungen sehr vielfach herabgestimmt worden sind; in gleichem Maße nahm allerdings auch die Eifersucht der Portugiesen ab, welche Nation in der Gründung dieses Staates eine Beeinträchtigung ihrer alten, wenn auch noch nicht in vollem Maße ausgeübten Rechte zu erblicken geneigt war.

Es soll keineswegs in Abrede gestellt werden, dass es möglicherweise eine große Zukunft sein mag, die dem Congo-Staate vorbehalten ist. Der Congo ist der einzige Fluss, der bis auf eine ansehnliche Distanz von der Küste schiffbar ist, und seine Nebenflüsse sind ebensoviele Wasserstraßen, welche den Verkehr zu und von einem großen commerziellen Centrum befördern können; doch darf es fraglich bleiben, ob die Processe, die bis zu diesem Resultate sich vollziehen müssen, nicht besser einer ganz natürlichen, durch keinerlei staatliche Bevormundung verzögerten Entwicklung vorbehalten geblieben wären.

Über die Völkerschaften, welche das weite Gebiet des Congo-Staates bewohnen, kann, soweit überhaupt eine beglaubigte Kunde schon vorliegt, nicht viel Besseres gesagt werden, als dasjenige, was wir in Kürze über die Neger des portugiesischen Nieder-Guinea zu sagen in dem Falle waren; eine Einwanderung der weißen Race zu planen, ist zwar noch niemandem beigefallen, wäre aber auch nach dem Stande der Dinge, und ganz besonders infolge des geradezu mörderischen Klimas Wahnsinn, dem nur diejenigen zum sicheren Opfer werden müssten, die etwa der irrigen Meinung wären, dass in diesen Ländern der weiße Mann andere als jene Arbeit verrichten kann, die gar keine körperlichen Anstrengungen verursacht, und bei der man zugleich peinlich gewissenhaft hygienischen Vorschriften folgen kann.

Digitized by Google

Indem wir uns vorbehalten, über das Klima noch einige weitere Angaben zu machen, und dessen schädliche Wirkungen durch flagrante Beispiele zu illustriren, wollen wir nun die Producte enumeriren, auf welche der Handel des Gebietes fußt, das in der Congo-Mündung sein Ausfallsthor an den Ocean hat.

Die zur Ausfuhr gelangenden Rohproducte sind am besten aus den Bestimmungen des Zolltarifs zu entnehmen, welcher folgende Waren mit den nebenstehend verzeichneten Zöllen belegt.

Erdnüsse	per	100 Kilo	....	Francs	1,30
Kaffee	„	„ „	....	„	1,—
Kautschuk	„	„ „	....	„	20,—
Copalharz	„	„ „	....	„	8,—
Palmöl	„	„ „	....	„	2,50
Elfenbein	„	„ „	....	„	50,—
Palmnüsse	„	„ „	....	„	1,20
Sesamöl	„	„ „	....	„	1,70

Außer diesen Ausfuhrsproducten können als solche höchstens noch sehr unbedeutende Quantitäten von Korbflechtereien und Grasmatten Anführung finden.

Diese Zölle bilden 2—5% des Wertes der Ausfuhrsgegenstände; Einfuhren sind keinem Zolle unterworfen; nach der gesetzlichen Verfassung des Staates dürfen die aufzuerlegenden Abgaben nicht höhere sein, als zur Erhaltung der Verwaltung und der nöthigsten Ausgaben, einschließlich der mit einer Million Frcs. festgesetzten Dotation des Souveräns, erforderlich ist. Nach den neuesten statistischen Daten, die uns vorliegen, hat die Gesammthandelsbewegung im Congo-Staate bis jetzt den Wert von 5,6 Millionen fl. ö. W. Gold p. a. erreicht; hievon sollen beinahe genau die Hälfte auf die Werte der Ausfuhr entfallen.

Die Landesproducte, welche Gegenstände der Ausfuhr sind, werden im Wege des Tauschhandels erworben. Die Artikel, die zu diesem Tauschhandel in Verwendung kommen, sind vornehmlich die folgenden:

Webewaren. Ordinärer Zwilch, ungebleicht oder dunkelblau gefärbt. Ordinäre Baumwollstoffe und Kattun, einfärbig, gestreift und carrirt, hauptsächlich in den Farben dunkelblau, violett und weiß. Mit ornamentalen Zeichnungen bedruckte Kattune, in den Farben roth, gelb und schwarz. Dunkelblaue gewirkte und genetzte Tücher von rechteckiger Form circa 3 *m* lang, 1 *m* breit mit am Randbande eingeknüpften 10—20 *cm* langen Wollfransen. Kattuntücher quadratischer Form von 0,5—1 *m* Seitenlänge, in grellen Farben bedruckt, Seidenstoffe, Seiden- und Wollsammt in Zinnober oder Ponceauroth — diese letzteren Stoffe werden von den Negern zur Umhüllung der Leichen hervorragender Stammesführer verwendet — endlich dünne Kotzen.

Hüte aus Filz, ordinär, schwarz und grau, veraltet oder groteske Formen.

Feuersteingewehre, meist die alten abgelegten Musketen europäischer Armeen.

Schießpulver: grobkörnig, ordinärer Sorte. Dasselbe kommt in Fässchen von 2—25 *kg* in den Handel.

Spirituosen. Rum, Kornbrantwein, Genever, feinere Liqueure, Weine und Bier werden in geringen Quantitäten für den Gebrauch der wenigen Europäer eingeführt.

Porzellan. Als Massenabsatzartikel gelten vornehmlich ordinäre Teller von 12—25 *cm* Durchmesser, weiß oder mit dunkelblauem, auch dunkelrothem

Rande, ferner Steingut, *Ironstone*. Unter den ersteren Artikeln findet man böhmische Erzeugnisse.

Glaswaren. Vornehmlich ordinäre Glasbecher. Von decorirten Gläsern werden auch geringere Partien abgesetzt, ebenso Glaskorallen und Glasperlen. Nicht unerheblich ist der Bedarf an großen 8—10 *l* fassenden Flaschen, den „*Dames Jeanne*" der Franzosen, die bei uns im Süden unter dem Namen *Dammigiane* bekannt sind. Sie kommen meist aus Hamburg und auch Frankreich, und werden als Behälter für größere Quantitäten Brantwein verwendet.

Metallwaren. Messer, Gabeln, Löffel, Blechgeschirre, Nähnadeln.

Endlich in beschränktem Maße, für den Gebrauch der Factoreien, Möbel und Handwerkszeug u. s. w.

Sollte sich bei uns jemand daran machen, gewisse von diesen Erzeugnissen an den Congo zum Absatze bringen zu wollen, so muss bemerkt werden, dass die Factoreien diese Artikel niemals direct bestellen, sondern dass die Lieferung gänzlich Sache der in Europa wirkenden Agenten ist. —

Entgegen dem allgemeinen Gebrauche, das Beste zum Schlusse aufzusparen, haben wir für den Schluss unserer Besprechung der Verhältnisse am Congo gerade noch dasjenige übrig behalten, was leider entschieden als das Schlechteste im Lande bezeichnet werden muss, wenn man sich nicht geradezu einer Unwahrheit schuldig machen will, nämlich das Klima.

Charakteristisch für die Vegetation an den Congo-Ufern ist der Mangrovebusch, mit seinen ganz eigenthümlichen, stark verästeten Wurzeln, zwischen denen das Wasser stagnirt und sammt den darin zugrunde gegangenen thierischen und pflanzlichen Organismen, unterstützt durch die stets herrschende hohe Temperatur, in Fäulnis übergeht, und eine stetige, nie versiegende Stätte für die Bildung der gefährlichsten Miasmen gibt. Dieses Moment allein, noch dazu mit der weit landeinwärts noch immer sumpfigen Beschaffenheit der Ufer in Verbindung gebracht, würde vollauf genügen, bei der herrschenden großen Hitze die Häufigkeit der Malariaerkrankungen zu erklären. Hingegen ist die Ursache noch unbekannt, welche es zur Folge hat, dass diese Erkrankungen hier in so besonderer Bösartigkeit auftreten. Das Congo-Fieber tritt ohne vorherige Anzeichen oder Prädisposition plötzlich mit furchtbarer Vehemenz auf; unausgesetztes Erbrechen, Blutharnen tritt ein, meist mit vollständiger Bewusstlosigkeit verbunden; unter Collaps-Erscheinungen tritt meistens schon nach wenigen Stunden der Tod ein. Verschiedene Einflüsse mögen hier mitwirken, die dem menschlichen, ganz besonders aber dem Organismus der kaukasischen Race feindlich gegenüber stehen; so sind am Congo häufig plötzliche Todesfälle infolge von Diätfehlern eingetreten, die anderwärts vielleicht kaum ein leichtes Unwohlsein zur Folge gehabt hätten. Von den Vorkämpfern der Congo-Erschließung — Stanley und Johnston allen voran — wurden viele solche Fälle bestritten, und dabei meistens behauptet, dass nicht sowohl das Klima, sondern die Unvorsichtigkeit der Betroffenen die Schuld getragen hätten — ähnlich wie jener Irländer es meinte, der die Engländer Bombays beschuldigte, „*they eat and they drink, and they drink and they eat, until they die, and then they write home, and say the climate has done it*" — aber es ist schon in der Behauptung der Unvorsichtigkeit eine gewisse Anerkennung des Vorhandenseins der Gefahr involvirt. In einem guten und gesunden, oder doch erträglichen Klima ist bei kräftigen Leuten in mittlerem Lebensalter — und nur

solche suchen diese Gegenden auf — eine besondere Vorsicht in keiner Richtung geboten.

Möglicherweise ist das Klima in den höher gelegenen Plateaux des Inneren, von denen man bisher noch sehr wenig weiß, ein besseres; aber ohne allen Zweifel steht fest, dass bis auf eine gewisse Entfernung von den Stromufern das Klima ein äußerst schlechtes, und für den anlangenden Europäer ganz eminent gefährliches ist.

Die unparteiischen unter den Forschern, welche diese Länder bereist haben, sind darüber in ihrem Urtheile einig; viele von ihnen wurden selbst nach längerem Aufenthalte im Lande von den bösartigen klimatischen Krankheiten ereilt, manche sind dem Klima zum Opfer gefallen, den traurigen Beweis erbringend, dass auch von einer bestimmt nach einiger Zeit zu erreichenden Acclimatisation die Rede nicht sein kann.

Einige der flagrantesten Beispiele dieser Art sind die folgenden.

Am 20. April 1885 starb an Bord des deutschen Kanonenbootes MÖVE der berühmte Afrikaforscher Dr. Gustav Nachtigal, an einer Recidive von perniciösem Wechselfieber, das er sich am Congo geholt hatte.

Kapitän Hannsens, einer der tüchtigsten und thatkräftigsten Agenten der internationalen afrikanischen Gesellschaft, der durch seinen dreijährigen ununterbrochenen Aufenthalt am Congo und im tropischen Afrika überhaupt, schon völlig acclimatisirt zu sein schien, nur von Zeit zu Zeit an ganz leichten Fieberanfällen zu leiden hatte, im übrigen sich einer robusten Körperbeschaffenheit und tadellosen Gesundheit zu erfreuen hatte, starb in Vivi am 28. December 1884 infolge eines einzigen heftigeren Fieberanfalles.

Am 26. Juni 1885 starb der Nachfolger Hannsens, Herr Courtois, in Boma an Fieber.

Edward Spencer Burns, ein Beamter der internationalen Africa-Association, starb am 1. März 1885 in Leopoldville infolge eines heftigen Fieberanfalles, nachdem er bereits 18 Monate am Congo gelebt hatte, und sich während dieses ganzen Zeitraumes völlig gesund und wohl gefühlt hatte.

Lieutenant Eduard Schulze, Führer der deutschen Congo-Expedition, starb am 10. Februar 1885 zu San Salvador an Fieber.

Am 4. Mai 1885 starb Lieutenant Tilly, der sich einer Forschungsexpedition angeschlossen hatte. Er erlag gleichfalls dem mörderischen Congo-Fieber. —

Diese Liste, nur einen kurzen Zeitraum umfassend, führt die Namen von Leuten an, die im Vordergrunde des allgemeinen oder doch des örtlichen Interesses standen; wieviele andere unbekannt gebliebene Opfer mag der Congo schon auf den an seinen Ufern keineswegs erst seit Gründung des Congo-Staates bestehenden Factoreien gefordert haben! —

Es fehlt aber keineswegs an gewichtigen Stimmen, welche der versuchten Schönfärberei über die klimatischen Verhältnisse des Congo ganz entschieden entgegentreten.

So sagt Bastian, der gründliche Kenner der Tropenwelt, in seiner Flugschrift, „*Die Colonie der Tagesdebatte*“, (Berlin 1884,) dass „dem Gedeihen und Aufblühen einer Colonisation im wahren Sinne des Wortes, im Congo-Gebiete jede Möglichkeit abzusprechen sei“.

Einer der jüngsten Congo-Forscher, Dr. Schweinfurth, schreibt Folgendes:

Digitized by Google

„Keineswegs gebe ich mich dem Glauben hin, als könnten am Congo viele Tausende von weißen Ansiedlern eine zweite Heimat finden — im Lande der Termiten wird der Weiße stets ein Fremdling bleiben.“

Selbst Johnston, der Freund Stanleys, der darauf bedacht ist, die Verhältnisse am Congo in das möglichst günstige Licht zu rücken, schreibt in seinem Werke: „*Der Congo von seiner Mündung bis Bólóbó*“ das Folgende:

„Das Klima längs des sumpfigen Flussgebietes des unteren Congo bis hinauf nach Vivi, ist sehr ungesund, und die Hitze, speciell in Boma, sehr groß und fast unerträglich; dagegen ist es oberhalb vom Stanley-Pool ganz angenehm, zwischen 60 und 87° Fahrenheit variirend. Das betrifft nun allerdings nur die Wärme, und in dieser liegt die Gefahr keineswegs, sondern in der ganz unglaublichen Feuchtigkeit und den dichten, wolkengleichen Nebeln, welche selbst in der trockenen Jahreszeit des Morgens erscheinen und alles durchnässen.“

Der Naturforscher und Afrikareisende Dr. Eugen Zintgraff, schreibt gelegentlich der Meldung des Todes des Lieutenants Schulze das Folgende:

„In San Salvador starb an Folge des sogenannten perniciösen Fiebers der Führer der von der Berliner afrikanischen Gesellschaft ausgesendeten Expedition Lieutenant Schulze. Endlich am Ziele seiner Wünsche angelangt, und im Begriffe, die eigentliche Expedition an der Spitze von etwa 100 Loango-Leuten anzutreten, ereilte ihn dieser heimtückische Tod. Man kann diesen Tod mit Recht einen heimtückischen nennen; nachdem ich in vierzehn Tagen hier in Boma vier kräftige Männer habe sterben sehen, möchte ich niemanden mehr für sicher halten; dieser Tod kann immer und zu jeder Zeit kommen, er rafft ebenso den Reisenden dahin, der frisch hier ankommt, und sich opfermüthig anschickt, das der Wissenschaft gethane Gelübde zu erfüllen — wie jetzt soeben unseren unglücklichen Landsmann — wie er ebenso schonungslos den mit Erfolg gekrönten Forscher, den Heimkehrenden, ins Grab stößt, wie jüngst noch den belgischen Kapitän Hannsens, der nach dreijährigem Aufenthalte in Afrika von einer erfolgreichen Expedition im oberen Congo-Gebiete auf der Rückreise nach Europa begriffen, in Vivi starb, ein Mann in der Blüte seiner Jahre.“

So schreiben gewiegte Naturforscher und gelehrte Reisende, die lange Zeit am Congo gelebt haben, und die wahrlich keinen denkbaren Grund haben, die Verhältnisse anders zu schildern als sie wirklich sind.

Mit aller Sicherheit kann man aus diesen Aussprüchen den Schluss ziehen, dass das gefährliche Klima der Congo-Ufer, wenigstens in dem unteren Flusslauf, der Acclimatisation von Europäern große, der Mehrzahl derselben wohl unübersteigliche Hindernisse bereiten wird. Es gibt eben Naturgesetze, denen man nichts abtrotzen kann. Der Mensch steht ihnen machtlos gegenüber, und sie sind entweder gar nicht oder nur sehr schwer zu überwinden. Wer in der gemäßigten Zone geboren und anferzogen worden ist, kann im allgemeinen wieder nur in solchen Zonen und Klimaten fortkommen, und daselbst gedeihen; in anderen degenerirt er, wenn er nicht früher schon zugrunde geht. So wie tropische Pflanzen und Thiere in der gemäßigten Zone nur unter der sorgfältigsten Pflege leben können, und selbst nach Generationen noch immer einer solchen bedürfen, so ist es auch mit dem Menschen der gemäßigten Zone, wenn er in die Tropen kommt. Auch der so verpflanzte Mensch braucht nun, besonders in einem so ungesunden Klima wie jenes des

Digitized by Google

Congo, der größten Sorgfalt, Pflege und Vorsicht, um überhaupt weiter leben zu können. Wie könnte man aber annehmen, dass z. B. ein einwandernder Landmann, mit Weib und Kind hieher kommend, sich selbst und seine Familie so pflegen, und dabei etwa Agricultur und Viehzucht treiben könnte; oder wenn nicht dies, so sonstige schwere Arbeit verrichten könnte? Eine Agriculturcolonie, wie jene es waren, aus denen sich die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die Südamerikanischen Staaten und Australien entwickelt haben, und wie sie von einzelnen Enthusiasten auch für Centralafrika erträumt wird, scheint am Congo wenigstens ein Ding der baren Unmöglichkeit zu sein und bleiben zu sollen. Pflanzungscolonien, wie in Westindien, Ostindien, dem ostindischen Archipel u. s. w., auf welchen die Colonisten nicht persönlich arbeiten, sondern nur die Aufsicht und Verwaltung besorgen, könnten vielleicht — unter strengster Beachtung aller gebotener hygienischen Vorsichten — nach und nach zur Entstehung und Blüte gebracht werden.

Für die Entfaltung und Sesshaftmachung unserer Race ist das innerafrikanische Gebiet nun einmal nicht geschaffen; dass aber unsere Race nicht nach Afrika zu blicken braucht, wenn der herrliche Boden Europas ihr zu enge oder anderweitig unbequem wird, das ist gewiss niemandem so klar vor dem geistigen Blicke stehend, wie jenem, der — wie unsere Reisenden des ALBATROS — eben erst vor kurzem die unermesslichen, nur der Besiedlung harrenden, fruchtbaren, productreichen, unter gemäßigtem Klima liegenden Gefilde Südamerikas verlassen hat. —

Das Auslaufen des ALBATROS von Banana erfolgte am 9. September um 8 Uhr morgens.

Eine Viertelstunde nach 9 Uhr wurde ein kurzer Aufenthalt vor San Antonio genommen, um den Lotsen daselbst in der portugiesischen Colonie auszuschiffen. Nach der Rückkehr des Bootes, welches den Lotsen an Land gebracht hatte, setzte ALBATROS um 11^h 37^m neuerdings in Bewegung, und nahm Curs gegen die Mündung des Congo-Stromes. Um 11^h 55^m wurde *Shark Point*, 32 Minuten nach Mittag *Padron Point* passirt. Die Feuer in den Kesseln wurden nun abbrennen gelassen, die Maschine abgestellt und Segel beigesetzt. Der Propeller wurde gehisst.

Leichte Brisen aus SSW bis Süd spielend, zeitweise von gänzlichen Windstillen unterbrochen, ließen das Schiff nur wenig Weg machen, so dass, als der Wind am 10. gegen Westen drehte, der Commandant sich zur Inanspruchnahme der Maschine entschließen musste, um dem Schiffe vorerst den erforderlichen Seeraum gewinnen zu lassen. Mit möglichst geringem Kohlenconsum wurde die Dampffahrt bis 8 Uhr morgens des 11. fortgesetzt, dann aber als die Brise wieder gegen SSW gedreht hatte, die Maschine abgestellt und der Propeller wieder gehisst.

Die zwischen SSW und Süd variirenden Brisen wehten in der Stärke 3—6; man steuerte günstige nordwestliche Curse, durchschnitt am 16. September vormittags den Meridian von Greenwich, am 17. nachmittags den Äquator, und während des Nachmittages des 19. den Meridian von *Cap Palmas*. Am 20. begann der Guinea-Strom bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Wassertemperatur um 3° in erwarteter Weise seine Wirkung zu äußern, und setzte bis zum 24. September in einer durchschnittlichen Stärke von 0·43 bis 1·0 Meilen stündlich in den Richtungen O z. S bis NO $^1/_2$ O.

Nachdem am Nachmittag des 22. der 13.° westl. Länge passirt worden war, wurden bei langsam schralenden Brisen succesive nordöstliche Curse

eingeschlagen, um die Mündung des Sierra Leone-Flusses nach den Angaben der Segelanweisnngen anzuthun. Kurz nach der Mittagsstunde des 23. sprang die Brise mit einer Regenböe nach NW, später nach NNW um.

Mit Rücksicht auf die constatirte, mit einer Geschwindigkeit von mehr als einer Meile in der Stnnde nach NO setzende Strömnng, wurde die Maschine hier in Betrieb gesetzt. Das Loth continnirlich handhabend, wurden während der Nacht die Untiefen von St. Anna bei variablen, von Regenböen begleiteten Brisen nmschifft, und in den Morgenstnnden des 24. der Curs auf *Sierra Leone* gesetzt. Nach anderthalbstündigem strömenden nnd dichten Regen, welcher jede Anssicht benahm, kam um Mittag die Küste bei Cap Shilling in Sicht; ebenso erblickte man um 1^h 30^m Cap Sierra Leone auf 14 Meilen Distanz. Um 3^h 50^m passirte man das letztgenannte Cap, und nm 4^h 3^m verankerte man das Schiff vor der Stadt Freetown in 12 Faden Tiefe.

Als ein auffallendes Phänomen erwähnt Fregattenkapitän Müldner in seinem Berichte über die Reise von der Congo-Mündung nach Freetown, dass, obwohl der Wind zu Zeiten in ziemlich ansehnlicher Stärke wehte, die See doch stets in einem derartigen Znstande der Ruhe verblieb, dass die ganze Reise anstandslos in einem offenen Yollboote hätte zurückgelegt werden können.

15. Sierra Leone.

Die englische Colonie Sierra Leone mit der Hauptstadt Freetown, an der afrikanischen Westküste unter dem 7. nnd 8.^{0} nördl. Breite und dem 12. und 13.^{0} westl. Länge von Greenwich gelegen, verdankt ihre ursprüngliche Entstehung dem Bedürfnisse nach Besitz eines afrikanischen Territoriums, auf welchem man freigelassene, freigewordene nnd befreite Neger nnter englischer Herrschaft anzusiedeln beabsichtigte. Schon ein Jahr früher, als Wilberforce in England seine mächtige Agitation gegen die Negersclaverei in Gang brachte, nämlich im Jahre 1787, verwirklichte sich die humane Tendenz der englisch-afrikanischen Gesellschaft dnrch den Ankauf des Territoriums, auf welchem gegenwärtig Freetown sich befindet; durch nachgefolgte Landerwerbungen hat die Colonie eine ziemlich bedeutende Ansdehnung erlangt, welche aber ziffermäßig sehr verschieden angegeben wird, weil die Grenzen der Colonie nach dem Inneren des Landes zu, keineswegs genau definirt sind. Neben der Angabe des officiellen „*Statistical Abstract for the several Colonial and other Possessions of the United Kingdom*“, welche für den Flächeninhalt von Sierra Leone 468 englische Quadratmeilen statuirt, findet man diesen Flächeninhalt mit 1000, ja mit 3000 englischen Quadratmeilen berechnet. Im Süden grenzt die Colonie an die merkwürdige Neger-Republik Liberia, indem durch Verträge neuesten Datums der Manuah-Fluss als die beiderseitige Grenze angenommen worden ist; im Norden wird der Scarcier-Fluss als Grenze angenommen, während, wie gesagt, die östliche Landgrenze noch nicht festgestellt ist.

Die sich hiedurch ergebende Küstenlinie der Colonie hat eine Ansdehnung von etwa 180 Seemeilen.

Entsprechend der ursprünglichen Bestimmnng der Colonie, welche im Jahre 1807 in das Kronregiment übernommen wurde, wurde dieselbe hauptsächlich durch befreite Neger bevölkert; seit England sich znm Wächter der Verträge gemacht hatte, welche die Abschaffung des Negerhandels festsetzten, wurden alle Neger hieher gebracht, welche von den englischen Kreuzern an Bord der aufgebrachten Sclavenschiffe gefunden wurden. Desgleichen fanden viele der auf Jamaica zu einem Element steter Beunruhigung gewordenen, sogenannten Maroon-Neger — Abkömmlinge der von den Spaniern auf

Digitized by Google

Jamaica zurückgelassenen und beinahe ganz verwilderten Negersclaven — — endlich eine zweite Heimat in Sierra Leone[1]).

Aus diesen Verhältnissen ist es erklärlich, dass die Negerbevölkerung der Colonie Sierra Leone — weitaus der größte Theil der Bevölkerung überhaupt — ein wunderbares Gemisch der verschiedensten Negerstämme der afrikanischen West- und SW-Küste darstellen. Am reinsten haben sich die erwähnten amerikanischen Maroons erhalten, welche heute noch diesen Namen führen, und so ziemlich eine abgeschlossene Gemeinschaft bilden.

Trotz natürlicher Verhältnisse, die nicht eben zu den allergünstigsten gezählt werden dürfen, ist die Bevölkerungszahl der Colonie in bemerkenswerter Steigerung begriffen, wie dies aus den folgenden, officiellen Quellen entstammenden Zahlen ersichtlich ist.

Man zählte:

	Weiße		Neger		Zusammen		Gesammt-
	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	Summe
1871:	76	31	18 455	18 327	18 531	18 358	36 889
1881:	237	34	30 964	29 511	31 201	29 545	60 746

Obschon die Colonie eine günstige Lage für den Verkehr mit dem Innern Afrikas besitzt, auch ihre centrale Position an der afrikanischen Westküste nicht ohne Einfluss auf ihren Aufschwung geblieben ist, was sich namentlich in einem lebhaften Schiffsverkehr äußert — die Bewohner von Freetown nennen ihre Stadt gerne das westafrikanische Liverpool — so leidet sie doch, soferne die Ansiedlung und der Aufenthalt von Europäern in Betracht kommt, unter dem wesentlichen Nachtheil eines sehr ungünstigen Klimas. Es wird diese Thatsache und ihr ungünstiger Einfluss auf eine kräftigere commerzielle Entwicklung der Colonie auch dort zugegeben, wo man gerne die Lichtseiten in den Vordergrund stellt. In dem von A. J. R. Trendell gelegentlich der britischen Colonial- und Indischen Ausstellung im Jahre 1886 herausgegebenen reichhaltigen compilatorischen Werke über die Colonien Englands, kommt z. B. bei der Erwähnung des ungünstigen Klimas der Sierra Leone die folgende Stelle vor: „*When it is remarked that the West Coast of Africa has the worst climate in the world, it is only stating a truism; and although sanitation, drainage, and pure water can do much to mitigate the evils which European residents especially have to contend with, the fact remains that the lowlying lands of West Africa possess disadvantages of residence, which militate against their would-be rapid commercial progress.*“ Abschwächend wird allerdings die Bemerkung angefügt, dass eine vorsichtige, geregelte und mäßige Lebensweise viel vermag, um den Europäer gegen das böse Klima widerstandsfähiger zu machen; aber die Thatsache bleibt bestehen, dass Sierra Leone unter jene Küstenstriche zählt, welche das westliche Afrika mit Recht in Verruf gebracht haben.

Sehr treffend bemerkt Fregattenkapitän Müldner, dass die große Wärme und stete Feuchtigkeit, welcher die Sierra Leone ihre üppige, prächtige Tropenvegetation und die außerordentliche Fruchtbarkeit des Bodens verdanken, zugleich die Ursachen des dortigen schlechten, ungesunden Klimas sind. Es sind eben alle Factoren in bedeutendem Maße thätig, welche die

[1]) Vergleiche: Reise S. M. Schiffes Zrinyi nach Westindien 1885/86. Wien Gerolds Sohn. Jamaica, pag. 148.

Entwicklung von Malaria begünstigen. Das häufige Vorkommen von Malaria-Erkrankungen ist demnach auch eine sehr erklärliche Sache; außerdem ist aber namentlich die Hauptstadt Freetown von anderen endemischen Krankheiten heimgesucht. Insbesondere heißt es, dass die Blatternkrankheit unausgesetzt vorkommt.

Fregattenkapitän Müldner hebt hervor, dass sich in Sierra Leone, speciell Freetown, der Acclimatisation der Europäer noch erheblichere Schwierigkeiten entgegenstellen, als — vielleicht mit Ausnahme des Congo — in den anderen tropischen Gegenden Afrikas. Neben vielen anderen krankhaften Erscheinungen stellen sich sehr bald die Symptome einer allgemeinen, hochgradigen Anämie — Blutleere — ein. Die blasse, erdfahle Hautfarbe der in Freetown lebenden Europäer bezeichnet diesen allgemein herrschenden Krankheitszustand. Nach höchstens zwei- bis dreijährigem Aufenthalte muss der Europäer, der überhaupt seine körperlichen und geistigen Kräfte wiedergewinnen will, die Sierra Leone mit einem Lande gemäßigten Klimas vertauschen. Die häufig empfohlene Anlagen höher gelegener Wohnsitze, in der hügeligen Umgebung der Stadt, erwies sich wegen der besonders schädlichen, äußerst raschen Temperaturwechsel des Morgens und Abends eher als schädlich denn als nützlich. Es wird zwar behauptet, dass der Aufenthalt in Sierra Leone gegenwärtig schon ein erträglicherer sei als er vor Zeiten war, und dass eine weitere Besserung von der rationeller werdenden Anlage und Einrichtung der Wohngebäude und ähnlichen sanitären Maßnahmen zu erwarten sei; immerhin wird die äquatoriale Hitze in einem Landstriche sehr schwer zu ertragen sein, welcher — wie dies aus dem Jahre 1885 berichtet wird — eine Niederschlagshöhe von 142" aufweist, von welcher an 100" allein auf die Regenzeit vom Juli bis September entfallen.

Wie schon angedeutet, ist der Boden der Colonie ein fruchtbarer; reichliche Naturerzeugnisse gedeihen daselbst, welche eigentlich keine andere Arbeit als das Einsammeln erfordern, um zur Grundlage lebhaften und gewinnbringenden Handels zu werden. Eigenthümlicherweise wird aber der ergiebige Boden nur in sehr geringem Maße zur Erzeugung von Nährfrüchten ausgebeutet; die Bewohner der Ortschaften bauen zwar einigen Yam, Cassava, süße Kartoffeln zu ihrem eigenen Gebrauche, aber nicht in genügenden Mengen, damit der Bedarf an Nahrungsmitteln zu allen Zeiten gedeckt erscheine. Mit Ausnahme des außerordentlichen Fischreichthums der See sind weitere natürliche Ressourcen an Nahrungsmitteln nicht vorhanden, so dass man die Behauptung aussprechen und begründen hört, dieses so fruchtbare Land würde in den Zustand einer Hungersnoth gerathen, wenn es etwa auf die Dauer von drei Monaten von der Verbindung mit Europa und Amerika abgeschnitten würde. In geringer Ausdehnung findet der Anbau von Reis statt; doch geschieht dies nur in den weiter landeinwärts gelegenen Grenzdistricten, welche am meisten jenem Übelstande ausgesetzt sind, welcher im allgemeinen einem kräftigeren Aufschwunge der Colonie abträglich ist, nämlich den weitreichenden Verwüstungen infolge der unaufhörlichen Kriege, welche die eingeborenen Stämme in diesem Theile Afrikas sich gegenseitig liefern. Es fehlt nicht an Klagen darüber, dass die britische Regierung nicht das Erforderliche thut, um die Colonialregierung in dem Bestreben zu unterstützen, diesen immerwiederkehrenden Kriegen, nöthigenfalls mit Gewalt, ein Ziel zu setzen.

In ruhigen Zeitläuften erstreckt sich der Handel, welchen die Eingeborenen von Sierra Leone mit dem Inneren treiben, auf sehr ansehnliche

Entfernungen, wobei der lebhafte Handelsgeist vortheilhaft zur Geltung kommt, welcher dieser eingeborenen Colonialbevölkerung eigen sein soll. Man bezeichnet es als den höchsten Ehrgeiz des Negers von Sierra Leone, Besitzer eines Warenladens zu werden oder es doch wenigstens dazuzubringen, ein Höckergewerbe ausüben zu können. Gewiss unterscheiden sich diese Neger hiedurch sehr zu ihrem Vortheile von ihren freien Stammesbrüdern in anderen Theilen der Welt, z. B. von den Negern Westindiens, deren Mangel an Betriebsamkeit ein so wesentliches Hindernis für den culturellen Aufschwung bildet.

Die vornehmlichsten Landesproducte, auf welchen der Export der Colonie fußt, sind:

Palmöl, Gummi, Palinkerne, Bennisamen und Elfenbein. Felle von wilden Thieren und Gold kommen in geringen Mengen ebenfalls in den Handel. Das Gold kommt zumeist in verarbeitetem Zustande auf den Markt, und Fregattenkapitän Müldner steht nicht an, der Geschicklichkeit der schwarzen Goldschmiede rühmend zu erwähnen, welche sich in den von ihnen erzeugten Schmucksachen kundgibt, denen ein gewisser Stil und Geschmack keineswegs abgesprochen werden kann.

In früheren Zeiten wurde Holz in namhaften Quantitäten exportirt; doch wurden hiedurch die der Küste näher gelegenen Waldungen nahezu ausgerodet, und aus den von der See entfernteren Districten ist der Transport kostspielig. Nichtsdestoweniger werden in neuerer Zeit Versuche gemacht, diesen Handelszweig neu zu beleben.

Der Export richtet sich zum überwiegenden Theile nach England und den Vereinigten Staaten.

An der Einfuhr betheiligen sich England, Indien, die Vereinigten Staaten, Deutschland und Italien. Die vornehmlichsten Gegenstände der Einfuhr sind die folgenden:

Webewaren: Dunkelfarbiges, ordinäres, glattes und Phantasietuch, und zwar billige Stoffe; diese wurden bis vor kurzer Zeit ausschließlich aus England bezogen; seit einer Reihe von Jahren betheiligt sich Deutschland an dieser Einfuhr. Bedruckte Kattune und Baumwollstoffe in den Farben: blau, violett, einfärbig schwarz, dann schwarz und weiß gestreift oder carrirt. Schwarze Seidenstoffe und Seidenbänder in allen Farben. Fertige Oxfordhemden, auch weiße Wäsche überhaupt, ordinärer Sorte. Dünne ordinäre Decken in dunklen Farben.

Schwarze und graue Filzhüte.

Porzellanwaren: Decorirtes Porzellan in einer dem Geschmacke der Neger angepassten Ausstattung, außerdem Ironstone aus England.

Glas: Zumeist ordinäre Glasbecher, nebst diesen auch feinere, decorirte Glaswaren in geringeren Quantitäten.

Glasperlen und Glaskorallen liefert Italien, mitunter bis zum Jahresbetrage von 15 000 £.

Thonwaren, und zwar Schüsseln, Krüge und Töpfe, glasirt und unglasirt in verschiedenen Größen.

Eisenwaren: Küchengeräthschaften aus Gusseisen und Weißblech, ordinäre Messer, Blechlöffel und Gabeln, alles aus England.

Feuersteingewehre liefern England und Deutschland.

Schießpulver wird in ordinärer Gattung aus England bezogen.

Papier, und zwar Schreib- und Druckpapier kommt aus England.

Conserven, und zwar Biscuits, Butter, Fleisch u. s. w. aus England.

Spirituosen: Kornbrantwein, ordinärer Genever, Whiskey werden zum Theile aus England, zum Theile aus Deutschland eingeführt. Die aus Hamburg eingelieferten Spirituosen werden in 10 *l* haltenden Korbflaschen (Damiggiane) versendet, welche Flaschen einen eigenen Handelsartikel bilden.

Wein kommt aus Frankreich, Bier in unansehnlichen Quantitäten aus England und Deutschland.

Reis kommt zu großem Theile aus Indien. Im Jahre 1884 erreichte der Einfuhrswert dieses Artikels 19 000 £.

Mehl wird aus den Vereinigten Staaten bezogen.

Tabak liefern ebenfalls die Vereinigten Staaten. Im Jahre 1884 betrug der Einfuhrswert dieses Artikels 85 000 £.

Der Großhandel liegt fast ausschließlich in englischen Händen; die größte der hier in Betracht kommenden englischen Handelsfirmen: *The West African and Niger Company* besitzt in allen westafrikanischen englischen Niederlassungen Zweiganstalten. Erwähnenswert ist auch die Filiale der französischen *Compagnie du Sénégal et de la Côte occidentale de l'Afrique*. Deutschland ist in Sierra Leone durch kein ansässiges Handlungshaus vertreten.

Die Gesammtwerte, welche der Umsatz in Ausfuhr und Einfuhr erreichen, sind verhältnismäßig bedeutende und erreichten im Jahrzehnte 1874—1883 folgende Höhe:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1874	418 000 £	481 894 £
1875	326 011 "	350 202 "
1876	272 606 "	297 036 "
1877	368 442 "	388 530 "
1878	524 418 "	391 646 "
1879	409 643 "	391 080 "
1880	445 358 "	375 985 "
1881	374 375 "	365 862 "
1882	398 815 "	420 017 "
1883	433 581 "	442 373 "

Diese Zahlen lassen unverkennbar die Steigerung vermissen, welche der Proportion angemessen wäre, in welcher sich, den früher angegebenen Daten zufolge, die Bevölkerung in der gleichen Zeit vermehrt hat. Man schreibt dies zum Theile der allgemeinen Handelsdepression zu, welche zur selben Zeit eingetreten ist, hauptsächlich den schon früher erwähnten Raubkriegen, die das Aufrechthalten geregelter Beziehungen mit den weiter im Innern des Continentes lebenden Völkerschaften erschweren und zeitweise unmöglich machen. Kenner der Landesverhältnisse knüpfen die Chancen künftigen Aufschwunges der Colonie an die Herstellung dauernd friedlicher Zustände in der Nachbarschaft und an Zuführung von Capital. *„Fortunes have been made in Sierra Leone“*, schreibt Trendell, *„and can be made again if only the Governement can put a stop to the wars which destroy the trade of the country; but as long as this continue uncheked, commercial progress is retarded, and the settlement and its surroundings, instead of developing in that rapid manner of which it has given a proof of its ability, will dwindle to the paltry proportions of earlier days.“*

Auch die Informationen, welche der Commandant des ALBATROS über die allgemeine Lage des Handels in Sierra Leone einzuziehen vermochte,

bestätigen, dass die Entfaltung der Handelsthätigkeit, welche noch bis zum Jahre 1880 als steigend angesehen werden konnte, seither znm mindesten als stillstehend angegeben werden muss. Der gesammte Exportwert, welcher, wie oben erwähnt, im Jahre 1883 442 373 £ betragen hatte, erreichte im daranffolgenden Jahre 464 000 £, sank aber im Jahre 1885 auf 327 000 £. Man gab dem Fregattenkapitän Müldner zur Erklärung der ungünstig veränderten Handelsconjuncturen markante Beispiele über die Preisrückgänge in einzelnen der wichtigsten Ausfuhrsartikel des Landes auf den enropäischen nnd amerikanischen Märkten. So z. B. erzielte Palmöl noch im Jahre 1882 Preise von 36 £ per Tonne, während zwei Jahre später dieser Preis auf 19 £ gesunken war.

Sowohl Einfuhren als Ansfuhren sind mit entsprechenden Zöllen belegt, ans welchen die Einnahmen der Colonialregierung fließen. Diese sowie die Ausgaben derselben betrngen im vorbesprochenen Decenninm die folgenden Summen:

Im Jahre	Einnahmen	Ausgaben
1874	56 733 £	63 659 £
1875	58 367 „	67 111 „
1876	56 389 „	64 706 „
1877	56 320 „	52 248 „
1878	63 125 „	53 256 „
1879	71 877 „	57 802 „
1880	72 558 „	68 128 „
1881	65 415 „	66 859 „
1882	62 485 „	59 737 „
1883	62 413 „	73 216 „

Der Stand der öffentlichen Schnld beträgt 58 000 £, eine Snmme, die nicht als hoch betrachtet werden kann, wenn man berücksichtigt, dass sie eine mittlere Jahreseinnahme der Colonie kanm erreicht. Andererseits kann nicht übersehen werden, dass jene Einrichtungen, welche die Investition großer Capitalien erfordern nnd daher den Schnldenstand zumeist begründen — Eisenbahnen, Schiffahrtscanäle u. s. w. in der Colonie nicht vorhanden sind. Letztere können übrigens der vielen vorhandenen natürlichen Wasseradern halber entbehrt werden. Ein namhafter Theil der öffentlichen Schuld ist hingegen in Einrichtungen investirt, welche der Schiffahrt dienlich sind, und ist überhaupt die Schiffahrtsbewegung eine sehr lebhafte. Folgende Zahlen mögen hierüber orientiren. Die Gesammttonnenzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrng:

im Jahre	eingelaufen	ausgelaufen
1874	141 122 *t*	141 547 *t*
1875	143 181 „	141 282 „
1876	141 332 „	136 076 „
1877	141 374 „	144 002 „
1878	165 596 „	164 459 „
1879	190 019 „	190 754 „
1880	199 557 „	201 726 „
1881	165 575 „	160 225 „
1882	242 065 „	260 355 „
1883	195 688 „	191 604 „

Von dieser ansehnlichen Schiffsbewegung entfällt nun ein nicht allzugroßer Theil auf die regelmäßige Dampferverbindnng, in welche die Haupt-

stadt Freetown einbezogen ist. Diesen regelmäßigen Verkehr unterhalten die Schiffe der *West African Steamship Company*, welche ihre Fahrten von Liverpool aus zweimal monatlich antreten. Die Fahrten werden abwechselnd einmal bis Old Calabar, das anderemal bis San Paul do Loando ausgedehnt; auf jeder Fahrt wird aber Madeira, Freetown, und von da südwärts die wichtigsten Punkte der westafrikanischen Küste berührt: Monrovia, Cape Coast Castle, Lagos, Gaboon, Banana. Auf der Rückfahrt werden dieselben Orte angelaufen, wie auf der Ausreise. Sehr häufig wird Freetown von außerordentlichen Warendampfern der *West African Steamship Company* besucht.

Bemerkenswert ist der im Gebiete der Colonie Sierra Leone fortgeschrittene Zustand der allgemeinen Volksbildung, im Verhältnisse zu dem Bildungsgrade, in welchem man die eingeborene schwarze Bevölkerung in Territorien antrifft, welche seit viel längerer Zeit dem europäischen Einflusse unterworfen sind. Die Entstehung der Colonie schon brachte es mit sich, dass man der Negerbevölkerung, welche man da ansiedelte, in erziehlicher Weise Sorgfalt angedeihen ließ; großer Antheil am Verdienst gebürt auch den christlichen Missionen, und deren Erfolg wäre vielleicht ein noch größerer, wenn die Zersplitterung in Secten eine weniger weitreichende wäre. „*Religious institutions flourish*“, schreibt Trendell, fügt aber sofort bei: „*It would be difficult to find a British Colony containing a greater number of churches and chapels of every shade of dissent.*“

Auch hier tritt aber die bemerkenswerte Erscheinung auf, dass in neuerer Zeit die weitere Ausbreitung des Werkes der christlichen Missionen sich durch den von Osten her immer siegreicher vordringenden Islam behindert findet. Man hat dem Fregattenkapitän Müldner versichert, dass dieses weniger ideale, demnach für den noch uncultivirten Menschen leichter annehmbare Glaubens- und Sittengesetz nicht allein unter den noch heidnischen, sondern auch unter den christlichen Bewohnern schwarzer Racen in der Sierra Leone wahrnehmbar an Proselyten gewinnt. Von manchen Afrikaforschern wird übrigens bekanntlich behauptet, dass der Islam für die Neger ein geeigneteres Civilisationsmittel sei als das Christenthum.

Rücksichtlich des allgemeinen Bildungsgrades der Negerbevölkerung von Sierra Leone war Fregattenkapitän Müldner vornehmlich in der Lage, Vergleiche mit jenem der Bevölkerung der eben vor kurzer Zeit von ihm mit ALBATROS besuchten portugiesischen Besitzungen an der südlichen Westküste Afrikas, und jenen des Congo-Gebietes anzustellen. Wie schon erwähnt, fiel dieser Vergleich durchaus zu Gunsten der ersteren aus.

Schon bei oberflächlicher Betrachtung — heißt es in einem der vom Commandanten des ALBATROS über Sierra Leone erstatteten Berichte — zeigt sich ein auffallender Unterschied zwischen den hier lebenden Negern und jenen des Congo-Gebietes und der portugiesischen Besitzungen in SW-Afrika. Während diese Race dort eine sehr niedrige Culturstufe einnimmt, zeigt sie hier, wenigstens in der Hauptstadt, einen Grad von Civilisation, wie er nicht in allen Theilen Europas angetroffen wird. Die elementare Schulbildung ist so ausgebreitet, dass es nur wenige Personen gibt, welche des Lesens und Schreibens unkundig geblieben sind. Neger und Mulatten nehmen mitunter die einflussreichsten Stellungen ein; es gibt unter ihnen Advocaten, Ärzte, Geistliche, Lehrer und Lehrerinnen, welche ihre Studien in England beendet und dort ihre Diplome erhalten haben — allerdings zumeist

Digitized by Google

Diplome, welche speciell für die Ausübung des Berufes in Westafrika ausgestellt wurden.

Es wird seit einigen Jahren sogar eine gewisse Überproduction an Intelligenz beobachtet, deren ungünstige Folgen sich darin äußern, dass die mit einiger Schulbildung ausgerüsteten Neger höhere Aspirationen glauben haben zu müssen, als die, sich dem nützlichen Landbau zu widmen. Häufig halten sie sich in diesem Falle auch zu einem Handwerke zu gut [1]). Solche Leute wenden sich dann dem Kleinhandel zu, in welchem eine zu große Concurrenz entsteht und zu demoralisirenden Zuständen führt.

Auch das weibliche Geschlecht meidet gerne die physische Arbeitsthätigkeit. Hier ist es wieder die Erlangung der Stelle einer Lehrerin, welche das Ziel des wachgerufenen Ehrgeizes bezeichnet.

Man sagt in Freetown, dass als Folge des durch fortschreitende Volkserziehung der Neger für die Angehörigen dieser Race in Sierra Leone erschwerten Kampfes ums Dasein, seit einigen Jahren der Zug merklich geworden ist, sich den französischen benachbarten Gebieten zuzuwenden. Frankreich hat im Laufe der letzten Jahrzehnte seinen Machtbereich vom Senegal südwärts bedeutend erweitert, und durch Führung einer Eisenbahn von dem erst im Jahre 1857 erworbenen Dakkar nach St. Louis an der gefährlichen Senegal-Mündung, welcher Schienenweg bis Timbuktu fortgeführt werden soll, sowie durch das sich stets weiter ausdehnende französische Protectorat über Negerstämme des Hinterlandes eröffnet sich für diesen ganzen großen Theil Afrikas eine völlig neue Perspective, die vielfache Thätigkeiten beanspruchen muss, bei welchen gerade Neger, die über etwas Wissen verfügen, ihr Fortkommen unter den günstigsten Umständen finden können. Der ganze Zustand stellt sich also als die seltene Erscheinung dar, dass Neger als culturtragendes Element auftreten, um in Gegenden ihre Wirksamkeit zu entfalten, die wieder von Negern bevölkert sind. Über diese interessante Sache hoffte man an Bord des ALBATROS nähere Aufschlüsse und Mittheilungen über die bisherigen Resultate und Erfahrungen, gelegentlich des Besuches des eben früher erwähnten Ortes Dakkar, dem westlichsten Punkte Afrikas am Cap Verde, erhalten zu sollen; aber es wurde diese Hoffnung leider vereitelt, wie wir später sehen werden. —

Die Stadt Freetown ist der Hauptort und Sitz des Gouvernements für die englische Colonie Sierra Leone. Von 24 000 Menschen bewohnt, ist Freetown außer dem Sitze des Gouverneurs auch die Residenz eines Bischofes, und ein oberstes Gericht sowie ein Militärcommando haben hier ihren Sitz. Von unteren Ämtern findet sich ein Polizeiamt, ein Hafen- und Seesanitätsamt, dann ein Post- und Telegraphenamt vor.

Durch Honorarconsulate sind vertreten: Deutschland, Frankreich, Italien, Belgien, Spanien, Portugal, Dänemark und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Nur an 80 Personen sollen von der Bewohnerschaft Freetowns der weißen Race angehören; die übrigen sind Neger der vielen verschiedenen Stämme, aus welchen die Negerbevölkerung der Colonie sich zusammensetzt.

---

[1]) Vergleiche Reise S. M. Schiffes Zrinyi, S. 159.

Die Stadt hat eine bedeutende Ausdehnung; die Häuser der Europäer, die öffentlichen Gebäude, Kirchen u. s. w. sind meistens leichte Steinbauten, während die Wohnstätten der arbeitenden Neger, die sich als eine Art von Vororten östlich und westlich der Europäerstadt ausdehnen, meist Holzhäuser sind.

Die Stadt, deren Straßen sich in rechten Winkeln kreuzen, die nächtlicherweile mit Petroleum beleuchtet werden, ist eine vollkommen offene, und besitzt gar keine Befestigungen; doch verlautete von der Absicht, Befestigungswerke ehestens anzulegen.

Wenn auch keine Festungswerke, so hat doch Freetown stets Garnisonen. Meist liegt ein westindisches Negerregiment mit europäischen Officieren in der Stärke von etwa 400 Mann hier. Diese Mannschaften sind in luftigen, nach englischer Art erbauten hölzernen Baracken untergebracht. Die Officiere wohnen in einem separirten Gebäude; die Ordnung und Reinlichkeit ist in den Baracken der Mannschaft allenthalben eine musterhafte, und eine gute Disciplin tritt in allem zutage; man bemerkt dies um so leichter, wenn man das Bild der Negertruppen in den Städten Angolas noch frisch im Gedächtnisse hat.

Auch der Sicherheitsdienst wird von Negern, die in ein Polizeiregiment vereinigt sind, und zwar in musterhafter Weise versehen. Dieses Detachement zählt 80 Mann.

Die Schiffahrt findet wenig oder keine Hilfsmittel in Freetown, soweit Reparaturen in Frage kommen; aber Lebensmittel und Kohlen sind stets erhältlich. Die See- und frischen Lebensmittel, welche in den Magazinen der Kaufleute und auf dem täglichen Markte in ausreichendem Maße vorhanden sind, hatten zur Zeit des ALBATROS die folgenden Preise:

Frisches Brot	fl.	—,41	pro	Kilogramm
„ Fleisch	„	—,45	„	„
Kaffee	„	1.54	„	„
Rum	„	—,68	„	Liter
Salzfleisch, aus Amerika importirt, von nicht besonders guter Qualität	„	—,53	„	Kilogramm
Reis erster Qualität	„	—,14	„	„
„ zweiter „	„	—,13	„	„
Zwieback erster Qualität	„	—,39	„	„
„ zweiter „	„	—,35	„	„
Mehlspeise erster Qualität	„	—,51	„	„
„ zweiter „	„	—,45	„	„
Käse	„	1,50	„	„
Essig	„	—,24	„	Liter.

An Trinkwasser ist in Freetown kein Mangel; in einer der regenreichen Regionen gelegen, ist die Stadt abgesehen von den nahegelegenen Flüssen durch eine große Zahl natürlicher Quellen, Brunnen u. s. w. stets ausreichend mit Wasser versorgt.

Für den Kohlenbedarf der den Hafen von Freetown anlaufenden Dampfer ist nicht nur dadurch gesorgt, dass stets eine genügende Quantität Kohle — 3000—4000 *t* — am Lager ist, sondern es sind auch Einrichtungen getroffen, welche es bezwecken, den kohlenbedürftigen Schiffen dies

Material ohne jeglichen Zeitverlust beizustellen. Die namhaftesten Kohlenfirmen sind jene der *African Steamship Company*, und G. W. Forster. Will man die Kohle hei der erstgenannten Gesellschaft beziehen, so kann die Bestellnng schon vom einlanfenden Schiffe aus bei Passiruug von Cap Sierra Leone durch folgende Signale geschehen.

Am Fockmaste ist das internationale Signal „*J*“ zu zeigen, und der Bedarf von 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 oder endlich 200 *t* durch die an der Gaffel gleichzeitig mit dem früher genannten Signale zu führende Flagge T, P, R, K, M, B, S, H, W, C, F zu hezeichnen. Braucht man mehr als 100 oder 200 *t*, so ist das Signal für die Zehner nnter jenem für die Hunderter zn zeigen.

ALBATROS nahm auch seinen Kohlenhedarf bei der genannten Gesellschaft; die sogenannte *Ocean Steam Coal* erwies sich als ein recht gutes Heizmaterial, welches wenig Asche zurücklässt. Für die Schiffe der englischen Flottenstation besteht ein eigenes Kohlendepôt, das Briquets im Vorrathe hält.

Freetown steht in telegraphischer Verhindung nach dem Süden über die Stationen Accra, Grand Bassam, Portonovo, St. Thomé, Lagos, Brass, Bonny nnd Principe (bis Fernando Po); nach Norden mit Europa über Gambia, Dakkar, Teneriffa nnd Cadix.

In klimatischer Beziehung haben wir schon im allgemeinen über das Land gesprochen, und die Stadt Freetown macht leider keine Ansnahme von den diesfälligen nngünstigen Verhältnissen. Die Acclimatisation ist eine sehr schwierige für den Europäer, nnd sehr häufig kommen Erkrankungen vor, die nur durch das Verlassen der Colonie nnd die Rückkehr nach Enropa behohen werden können. Die englische Regierung war deshalb, und es ist dies wohl noch der Fall, zu häufigem Wechsel ihrer Beamten gezwungen; ein Umstand, der zu der bekannten witzigen Bemerkung Sydney Smith's Anlass gab, der im Parlamente hei der Budgetdehatte bemerkte, die Colonie Sierra Leone zeichne sich vor den anderen Colonien dadurch aus, dass sie stets zwei Gonverneure hahe; „*one just arrived in the colony, and one just arrived in England*“. So arg ist es wohl nicht, denn wenn man sich die Mühe nehmen will die Liste der Gouverneure der Colonie von 1808—1881 rücksichtlich der Amtsdauer zu vergleichen, so findet man, dass z. B. die Perioden zwischen 1808 nnd 1824, sowie jene zwischen 1865 und 1881 nur je acht Gouverneure verbrauchten. Das erwähnte Scherzwort ist aber gewiss bezeichnend genug für den Ruf des Klimas von Freetown nnd Sierra Leone überhaupt.

Von endemischen Erkrankungen haben wir schon früher die nie ganz verschwindenden Blattern zu erwähnen Gelegenheit gehaht; für die Unterbringung der an Blattern erkrankten besteht ein eigenes *Smallpox Hospital*, welches außerhalb der Stadt gelegen ist und gegen 30 Kranke beherhergen kann. Außerdem gibt es ein kleines Militärhospital hier, dann noch das Civilspital „Freetown“ für 150 Kranke, dessen Unterdirector ein Mulatte ist, der den medicinischen Doctorgrad in Europa erworben hat; nnd endlich das Kissy-Hospital für Irrsinnige, und das für 60 Kranke herechnete *Iucurable-Hospital*, in welchem nur unheilbare Kranke nntergehracht werden.

Die Sanitätspolizei in Stadt und Hafen wird mit englischer Gründlichkeit nnd strenge gehandhaht, nnd ist dies an der überall herrschenden Reinlichkeit in wohlthnender Weise wahrnehmbar.

Digitized by Google

Zur Zeit der Anwesenheit des ALBATROS war Mr. J. S. Hay Gouverneur der Sierra Leone. Er empfing den Schiffscommandanten in sehr auszeichnender Weise, und bald nach den ausgetauschten Visiten erfolgte die übliche Einladung zum Diner für den Schiffscommandanten und einige Herren des Schiffsstabes. Diese letzteren nahmen die Einladung an und knüpften bei dieser und mancher anderen Gelegenheit Beziehungen an, die ihnen zu verschiedenen interessanten Aufschlüssen über Land und Leute verhalfen; Fregattenkapitän Müldner hingegen musste die Einladung mit Dank ablehnen, da ihm sein Gesundheitszustand noch eine gewisse Schonung auferlegte. Von Loanda an hatte nämlich der Schiffscommandant unter Fieberanfällen zu leiden gehabt, die während des Aufenthaltes am Congo zu wiederholten Exacerbationen geführt hatten; nach Verlassen des Congo-Gebietes erst hatte der Zustand angefangen eine langsam fortschreitende Besserung zu zeigen. Der Schiffscommandant war aber der einzige der ganzen Schiffsbemannung, der von solchen Leiden unter dem tückischen Klima Westafrikas ereilt wurde; bei der ganzen übrigen Bemannung erwiesen sich die täglich als Präservativ verabreichten Dosen von Chinin und Rum als vollständig genügend wirksam. Auch die Schonung, die in wohlbedachter Weise der Mannschaft zu theil wurde, mag redlich ihren Theil dazu beigetragen haben, den günstigen Gesundheitszustand unter der Mannschaft zu erhalten. Physisch anstrengende Arbeit ist, wie schon mehrfach erwähnt, für den Europäer eine der Hauptursachen, um den klimatischen Krankheiten zu verfallen; Fregattenkapitän Müldner war deshalb darauf bedacht, in Loanda und am Congo der Schiffsbemannung soviel als möglich körperliche Anstrengungen zu ersparen. So wurden z. B. für das Rudern in Booten und für das Einschiffen von Kohlen sogenannte *Krooboys*, Negerlastträger, aufgenommen; erst in Freetown wurde der Bootsdienst wieder von der eigenen Mannschaft besorgt; das Einschiffen der erforderlich gewordenen 15 *t* Kohle jedoch wurde auch hier noch von *Krooboys* bewerkstelligt.

Es erübrigt uns noch, dasjenige über Freetown in Kürze zu erwähnen, was den Navigateur vorzugsweise interessirt.

Bei der Annäherung an Freetown ist die charakteristische Gestaltung der Halbinsel von großem Nutzen für die Orientirung. Während die Halbinsel steil ansteigt und sich ziemlich hoch erhebt, ist die Küste, besonders im Norden, sehr niedrig und selbst bei völlig klarem Wetter erst auf eine Distanz von 10 Seemeilen wahrzunehmen. Die Sierra Leone wird deshalb als Insel gesichtet. Sowohl diese Halbinsel als die höchsten Spitzen des Sierra Leone-Gebirges, *Mount Tangrin* und *Leak Peaks*, sind bei schönem klaren Wetter schon auf eine Entfernung von 35 Meilen sichtbar.

Die Handhabung des Lothes wird besonders für jenen von Nutzen sein, der von Süden kommt und daher die St. Anne-Untiefen zu umschiffen hat; das Loth wird bezüglich der Entfernung des Schiffes vom Lande sehr gut orientiren, da die 100 Fadenlinie auf etwa 60 Meilen von der Küste verläuft, und der Grund zuerst rasch und später erst allmählich ansteigt.

Objecte zu genauer Ortsbestimmung bekommt man erst auf 20 Meilen zur Verfügung; als solche können das *Look out Cape Shilling* und der 900' hohe *Peak* der Banana-Insel angeführt werden. Auf 15 Meilen nahe gekommen, wird man auch das Sierra Leone-Cap mit seinem Leuchtthurme unterscheiden können, während das *False Cape* erst auf 6—7 Meilen so deutlich erkannt werden wird, um als Orientirungspunkt dienen zu können.

Digitized by Google

Cap Sierra Leone kann auf 2—3 Kabeln passirt werden; man wird im Curse O $^1/_4$ S steuernd, von den Untiefen des Middle Ground's auf 1—1,5 Meilen entfernt bleiben. Vorher ist aber noch auf den etwa 1 Meile W z. S $^1/_2$ S vom Cap entfernten *Carpenter*-Felsen Rücksicht zu nehmen. Nur bei Ebbe ist dieser Felsen bloßliegend; sonst ist er an der über ihm brandenden See zu erkennen. Längs des Südufers des Sierra Leone-Flusses steuernd, wird man nun bald die Stadt Freetown in Sicht haben, und an dem viereckigen, oben platten Thurme der protestantischen Kirche, an dem Gouvernementsgebäude — dem ehemaligen Fort Thornton — an *Farran Point* und an der Ost- und der Westspitze der Freetown-Bucht gute Peilungsobjecte zur Verfügung haben. Das Gouvernementsgebäude liegt hinter einer Baumgruppe auf halber Höhe des Nordabhanges des Hügels, der die Truppenbaracken trägt. Man sieht von dem sich nähernden Schiffe aus zwar nur das graue Schieferdach des Gebäudes, doch ist es durch einen Flaggenstock zur Genüge gekennzeichnet. Zur Nachtszeit sind die Leuchtfeuer von Cap Sierra Leone und das Hafenfeuer von Freetown von Nutzen.

Das erstere Feuer ist fest, roth, auf 7 Meilen sichtbar; die Installirung eines weiter sichtbaren Leuchtfeuers an Stelle desselben mit einem Directionssector zur Vermeidung des *Carpenter*-Felsens stand zur Zeit des ALBATROS im Projecte.

Das Hafenfeuer wird vom Gouvernementswharf aus gezeigt, ist grün und soll auf 2—3 Meilen gut sichtbar sein.

Das nächtliche Einlaufen bei verlöschten Leuchtfeuern würde keine erheblichen Schwierigkeiten bieten.

In der Bucht ist der folgende Ankerplatz empfehlenswert:

Gouvernementsgebäude	S $^3/_4$ O
Ostspitze der Freetown-Bucht......	O z. S $^3/_4$ S
Westspitze „ „	W $^3/_4$ S.

Man wird unter diesen Peilungen 15—16 Faden schlammigen Ankergrundes finden und bei mäßigen Strömungen sicher liegen.

Ein zweiter Ankerplatz, der vornehmlich zur Zeit der Fiebersaison vorzuziehen ist, liegt unter den Peilungen:

Gouvernementsgebäude	SO
Westspitze der Freetown-Bucht	SW $^1/_4$ S
Farran Point	O z. S.

Auf diesem Ankerplatze ist man zwar von dem Anlegeplatze Freetowns weiter entfernt, auch bleibt das Schiff einer stärkeren Strömung ausgesetzt; die Luft soll aber eine gesündere sein als auf dem erstangegebenen Ankerplatze.

Die vorherrschenden Winde in der Bai sind tagsüber leichte Seebrisen aus SSW bis NW, während der Nacht Landbrisen aus NO bis SO.

Während der Jahreszeit der Tornados hat man sich gegen diese mitunter sehr schweren Böen in der Art der Verankerung vorzusehen.

Die Gezeiten sind regelmäßige; bei einer Hafenzeit von $7^h\ 50^m$ betragen die Niveau-Unterschiede 12,5'.

ALBATROS hatte auf dem letzterwähnten Ankerplatze geankert; man fand dort — September — den Flutstrom mit 2,6 nach O, den Ebbestrom nach W z. S mit 3 Knoten Geschwindigkeit setzend.

In der Peilung ONO auf eine Kabel Entfernung von Kingtowns Point, der Westspitze der Freetowns-Bucht, befindet sich in 11,4 Faden Tiefe eine rothe Warnboye zur Bezeichnung der Lage eines Telegraphenkabels. Südlich der Verbindungslinie dieser Boye und der Ostspitze der Bucht wird das Ankern nicht gestattet.

Entlang des Gouvernementswharf ist das Ufer eingedämmt und mit steinernen Anlegetreppen versehen. Außerdem ist ein kleiner Bootshafen vorhanden, wo sich Drehkrahne zum Einschiffen von Lasten befinden. An dem niedrigen Südufer der Bucht können übrigens Boote bei Flut überall anlegen.

Der Bootsverkehr unterliegt in der Bucht von Freetown, von der ziemlich starken Strömung abgesehen, keinerlei Schwierigkeiten.

Digitized by Google

Heimreise.

Digitized by Google

16. Über Dakkar, Funchal, Tanger, Gibraltar und Palermo nach Pola.

Nach viertägigem Aufenthalte vor Freetown verließ ALBATROS am 28. September morgens diesen Ankerplatz, um sich nach dem nächsten programmäßigen Bestimmungsorte Dakkar auf dem grünen Vorgebirge zu begeben.

Bei heftig strömendem Regen war das Schiff um 6 Uhr morgens zum Auslaufen bereit; doch war durch den Zustand der Atmosphäre jede Aussicht derart behindert, dass man bis 8 Uhr morgens auf ein theilweises Aufhellen zu warten gezwungen war.

25 Minuten nach 8 Uhr setzte ALBATROS in Bewegung. Um 9 Uhr passirte man den Leuchtthurm von Cap Sierra Leone, worauf seewärts gesteuert wurde; um eine leichte südsüdwestliche Brise zu benützen, welche in See wehte, setzte man um 11 Uhr vormittags Segel, war aber schon nach drei Stunden wieder gezwungen zum Gebrauche der Maschine zurückzukehren, da vollständige Windstille eintrat, und ein fühlbarer Strom das Schiff südwärts gegen Land setzte. Der weitere Verlauf der Reise war von den Windverhältnissen gar nicht begünstigt; flaue, meist conträre Brisen wechselten mit Windstillen ab, und man konnte nur zweimal, am 29. und am 30. September, dann noch einmal am 2. October ganz kurze Strecken unter Segel zurücklegen. Es wurden diese Verhältnisse, welche den Schiffscommandanten zu beinahe unausgesetzter Benützung der Maschine zwangen, anderseits dazu benützt, am 1. October die Semestral-Scheibenschießübungen mit Geschützen vornehmen zu lassen.

Am 3. October um 4^h 15^m morgens kam das Leuchtfeuer von Cap Verde in einer Entfernung von 25 Meilen in Sicht, und um 9^h 32^m wurde das Kanonenboot im Hafen von Dakkar an einer Boje vertaüt.

Man fand in diesem Hafen den französischen Kreuzer ARETHUSE, welcher die Flagge des Contre-Admirals Ribelle führte, und die Avisos zweiter Classe ARDENT, HERON und GOËLAND. Als ALBATROS beim Einlaufen das französische Admiralschiff passirte, tönten von dort die Klänge des österreichischen Kaiserliedes herüber, eine schöne und dankenswerte Auf-

Digitized by Google

merksamkeit, welche der französische Admiral während der Anwesenheit des ALBATROS bei jedem Morgen- und Abendflaggenschusse wiederholen ließ.

Nachdem das Schiff an einer Boje vertaut worden war, kam der Beamte des Hafenamtes an Bord; dieser trug dem Schiffscommandanten in der liebenswürdigsten Weise die Dienste seines Amtes zur etwaigen Besorgung von Kohlen und Lebensmitteln an, brachte aber zugleich die unangenehme Überraschung, dass dem ALBATROS, trotz seines reinen Gesundheitspasses und des ausgezeichneten Gesundheitszustandes an Bord, der Verkehr mit dem Lande nur nach Ablauf einer strengen Quarantaine von fünftägiger Dauer gestattet werden könne. Während der ungünstigen Jahreszeit, das ist vom April bis November, wird nämlich in Dakkar diese Vorsichtsmaßregel gegenüber allen Schiffen ausgeübt, welche aus den verrufenen Gegenden des Südens kommen.

Damit waren nun alle Hoffnungen zunichte, die so sehr interessanten Verhältnisse Dakkars aus eigener Anschauung kennen zu lernen; einen so langen Aufenthalt, müßig liegend, konnte Fregattenkapitän Müldner nach der ihm für die Heimreise noch übrig gebliebenen Zeit sich nicht mehr gestatten. Er beschloss demnach, das Schiff mit dem nöthigen Proviant zu versehen — auch der Admiral hatte hiezu seine Dienste angetragen — und sobald dieses geschehen sein würde, wieder auszulaufen und die Fahrt nach Madeira anzutreten. Dies geschah nach einem Aufenthalte von nicht ganz zwei Tagen, welcher unter der jedem Seemanne verhassten Contumazflagge zugebracht worden war.

Um 7^h 34^m morgens des 5. October verließ ALBATROS den Hafen von Dakkar, und steuerte unter Dampf bei leichter nordnordöstlicher Brise in See. Als das Schiff frei von Cap Manuel gelangt war, ließ man um 8^h 10^m die Maschine abstellen und Segel beisetzen.

Bis zum Vormittage des 8. October legte das Schiff bei flauen, häufig durch Windstillen unterbrochenen Brisen nur wenig Weg zurück; der Schiffscommandant entschloss sich deshalb die Maschine um 10^h 36^m in Betrieb setzen zu lassen, um eine Strecke mit Dampf zurückzulegen, welche das Schiff in eine Region frischerer Winde bringen mochte. Schon um 11 Uhr vormittags sprang eine leichte Brise aus Norden auf, so dass, als dieselbe bis zu der Stärke 3 aufgefrischt hatte, wieder auf die Benützung der Segel übergegangen werden konnte.

Vom 8. bis zum 15. October raumte die Brise in den Stärken 3—7 langsam von Nord bis ONO. Von diesem Zeitpunkte an ging sie aber schralend wieder gegen Nord zurück, welchen Windstrich sie in der Nacht des 17. erreichte. In der Überzeugung, dass das Schiff aus dem Gebiete des Nordost-Passates ausgetreten sei, nahm man Backbordhalsen, konnte jedoch bald wieder wenden, da der Wind sich neuerdings nach NO wendete.

Vom 20. October an musste aber sehr häufig von der Maschine Gebrauch gemacht werden, um das Schiff bei den ungünstigen vorwaltenden Windverhältnissen in die Nähe des Bestimmungshafens zu bringen.

Bei Tagesanbruch des 29. October kam die Madeira-Inselgruppe in Sicht, und um 10^h 45^m verankerte man das Schiff auf der Rhede von Funchal.

Von den während dieser Reise gemachten Beobachtungen ist erwähnenswert, dass Wassertemperaturen bis zum Maximalwerte von 29,8° beobachtet

Digitized by Google

wnrden. Fregattenkapitän Müldner macht in seinem diesfälligen Berichte die Bemerkung, es babe den Anscbein gebabt, als ob diese abnorm hohe Temperatur des Wassers selbst auf das Verhalten der Seethiere nicht ohne Einfluss geblieben wäre; man beobachtete große Herden von Delpbinen und kleinen Pottwalen, welcbe sich ganz anders bewegten, als man es von diesen Tbieren gewöhnt ist. Sie scbwammen nicht nur regellos nach allen Richtungen durcheinander, sondern blieben anch bänfig regungslos auf der Wasseroberfläche liegen, und streckten zeitweise den Oberkörper oder den Scbwanztheil über die Wasseroberfläcbe berans. —

In Funcbal war man weniger strenge, als in Dakkar; ALBATROS wurde ohne jeglicben Anstand zum Verkebre mit dem Lande zugelassen.

Man erneuerte hier die angenehmen Beziehungen, die man vor einem halben Jahre angeknüpft batte; am 31. October nahm das Schiff durch Führung der großen Flaggengala, der Stab aber dnrcb Besucb des Hocbamtes in der Katbedrale an der Feier des Gebnrtsfestes des Königs von Portugal theil.

Erwähnenswert, weil für die dem k. k. Kriegsscbiffe entgegenbracbte frenndlicbe Gesinnnng bezeicbnend, ist die Thatsache, dass der *Club Funchalenze* von der Anwesenheit des ALBATROS Anlass nabm, sein Eröffnungsfest der Wintersaison nm mehrere Wochen früher als gewöbnlich abznhalten. Fregattenkapitän Müldner würdigte diese besondere Frenndlicbkeit, indem er den projectirten kurzen Anfenthalt des ALBATROS auf der Rhede nm einen Tag verlängerte, nnd hiedurcb seinem Scbiffsstabe Gelegenbeit gab, das erwähnte Fest mitzumacben. —

Zeitlich Morgens des 5. November wurden die Kesselfeuer angezündet, und nm 6 Uhr setzte ALBATROS von der Rhede von Funcbal in Bewegung.

Nachdem nm 9^h 35^m der genügende Seeranm gewonnen war, wnrde die Maschine abgestellt und auf den Gebrauch der Segel übergegangen. Der aus NNO flan wehende Wind macbte nm die Mittagsstnnde Windstillen Platz; der nach Süden setzende Strom trieb das Schiff gegen die Desertasgruppe, weshalb von 2^h 30^m bis 4^h 15^m nenerdings gedampft werden musste. Die um diese Zeit nen anfgesprungene Brise war aber nur von kurzer Daner, und das Schiff bracbte die ganze Nacbt vom 5. auf den 6. in Windstille zu.

Der Commandant benützte diese Nacht zur Vornahme eines Übungsallarmes in blindem Feuer.

Die bei Tagesanbrucb anfspringende leichte Brise ans NNW drebte bald nach SSW und frischte im Laufe der Nacht bis znm Morgen des 7. znr Stärke 7 auf; man war dadurcb in die Lage versetzt, gnten Weg gegen Rabat zu machen. Um 9 Ubr vormittags sprang aber dieser günstige Wind plötzlich auf NNO um, so dass man das Schiff mit Backbordhalsen, nud als die Brise weiter bis NO gedreht hatte, mit Steuerbordhalsen scharf an den Wind legen musste. Während des 7. uud 8. hielten steife nordnordöstliche Winde an, aber trotzdem war nnausgesetzt ein bedeutender Seegang aus NW unverkennbar; das gleichzeitige Sinken des Barometerstandes ließ das Einsetzen von westlichen Winden erwarten. Diese erwartete Drehung des Windes trat anch bald ein; am Morgen des 9. ging der Wind zuerst nacb Norden, wodnrch es erforderlich wurde, neuerdings Backbordhalsen zu nebmen, und zur Mittagszeit dieses Tages wehte der Wind schon aus NNW, so dass man im Curse NO z. O steuern konnte.

Digitized by Google

Vom Mittag des 9. begann der Wind weiter in der Richtung über W nach SW zu drehen, zugleich bis zur Sturmesstärke zunehmend. Zwischen 5 und 6 Uhr morgens des 10. erreichte die Stärke des Windes ihren größten Wert mit Nr. 10 der Beaufort'schen Scala. Der Sturm wehte in unregelmäßigen, beiläufig je 15 Minuten anhaltenden Böen, welche zwischen den Richtungen SW und W z. S spielten, und von einer hochgehenden gekreuzten See, sowie von starkem Wetterleuchten und heftigen Regengüssen begleitet waren. Um 8 Uhr vormittags wurde der tiefste Stand des Barometers mit 748,6 *mm* beobachtet; zu dieser Zeit sprang die Richtung des Windes plötzlich nach NNW um, und es begann seine Stärke etwas nachzulassen. Albatros steuerte seinen Curs unter dichtgereeften Marssegeln; man loggte die größte Geschwindigkeit des Schiffes mit 9 Meilen und schätzte die Länge der hochgehenden Oceanwellen auf 100 *m*; wiederholt schiffte das Kanonenboot lebende Seen zwischen dem Groß- und dem Fockmaste an beiden Borden ein, und einmal brach sogar über das hochgehisste Boot Nr. 2 eine Sturzsee herein.

Die größte Krängung, welche man während dieser Zeit beobachtete, betrug mehr als 30°; man las diesen Betrag des Krängungswinkels nicht auf dem Pendelklinometer ab, sondern auf einem nach Angaben des Schiffscommandanten auf der Brücke installirten Instrumente, welches von den bekannten Fehlern des Pendelklinometers frei ist und absolute Daten angibt.

Unter den obwaltenden Umständen des Wetters war nicht daran zu denken, sich noch weiter der in Lee des wehenden Sturmes liegenden marokkanischen Küste zu nähern. Der Schiffscommandant beschloss somit vorerst beizulegen, um eine Änderung oder einen Umschlag des Wetters abzuwarten. Es geschah dies um $8^h\ 10^m$ vormittags, unter dichtgereeften Marssegeln und dem Fockstagsegel, und zwar auf Backbordhalsen.

Bis zum Vormittage des 11. lag das Schiff in dem Sturme und der äußerst heftigen hochgehenden See bei; die Stärke des Sturmes ließ zwar zu dieser Zeit etwas nach, aber die neuerlich eintretende sinkende Bewegung des Barometers berechtigte zu der Erwartung, dass der Sturm zum zweitenmale in heftigster Stärke einsetzen werde. Nachdem nun dem Schiffscommandanten das Anlaufen von Rabat nur bedingungsweise, nämlich für den Fall angetroffener günstiger Witterungsverhältnisse, aufgetragen worden war, hielt er sich unter den thatsächlich obwaltenden Umständen, welche die äußerste Anstrengung des Schiffes durch Beiliegen in dem sicher zu gewärtigenden neuen Sturme bedingt hätte, nicht mehr für berechtigt, auf der Absicht zu bestehen, den Hafen von Rabat anzulaufen. Er beschloss im Gegentheile abzufallen und den Curs gegen das Cap Spartel zu setzen.

Vorerst wurde die vergleichsweise ruhige Lage des beiliegenden Schiffes dazu benützt, um den Propeller zu streichen, und sodann um $11^h\ 30^m$ unter entsprechender Vermehrung der Segelführung der Curs gegen Cap Spartel genommen. Um 6 Uhr abends sprang der Wind plötzlich auf Süd, und bald darauf nach OSO um; von 8 Uhr abends an aber drehte der Wind weiter nach Süden, und variirte in der Stärke 7—9 zwischen SSW und SO.

Das Schiff steuerte unter diesen Umständen seinen Curs mit dichtgereeften Marssegeln, Fockstagsegel und dichtgereeftem Vorgaffelsegel; das Focksegel hatte schon früher festgemacht werden müssen, weil mehrere mit Maschinenarbeit hergestellte und noch nicht durch Handarbeit ersetzte Nahten an einigen Stellen sich zu trennen begannen.

Digitized by Google

Um 4 Uhr morgens des 12. wurden die schon früher zum Zwecke des Destillirens angezündeten Kesselfeuer entsprechend verstärkt, und die Maschine um 4^h 15^m mit 60 Rotationen per Minute in Betrieb gesetzt. Um 5 Uhr morgens hatte der Wind neuerdings die Stärke 10 erreicht, in welcher er bis 6^h 30^m aus der Richtung Süd anhielt. Um 4 Uhr morgens hatte das Barometer eine geringe steigende Tendenz gezeigt; bald aber fiel der Stand desselben wieder, und um 5^h 30^m verzeichnete man den tiefsten Stand mit 748,6 *mm* — von da an aber stieg das Quecksilber ohne mehr in eine rückläufige Bewegung zu gerathen. Die langsam an Stärke abnehmende Brise setzte die Drehung fort und erreichte um 7 Uhr morgens die Richtung SSW, um 8 Uhr SW.

Jede der einfallenden Böen war von dichten Regengüssen begleitet; die mittlere Fahrt des Schiffes betrug 9 Meilen. Die so schnell wechselnden Windrichtungen hatten die naturgemäße Folge einer sehr unregelmäßigen gekreuzten See; das Schiff schlingerte in derselben sehr heftig und nahm zu wiederholtenmalen lebende Seen in der Gegend der Krenzwandten sowohl auf der einen als an der anderen Bordseite über.

Bei Sonnenaufgang kam auf kurze Zeit die afrikanische Küste bis zum Cap Spartel in Sicht. Während der nun folgenden weiteren Annäherung an das Festland ging die Richtung des Windes wieder gegen Süden zurück, und zeitweise unter heftigen Regenböen von der Stärke 10 auch bis SSO.

Um 9^h 30^m passirte man das Cap Spartel, und da bei dem fortwährenden in Sturmesstärke anhaltenden Wetter das Anlaufen der nach Süden offenen Rhede von Gibraltar nicht angezeigt erschien, so wurde gegen die Bucht von Tanger gesteuert, auf deren Ankerplatz das Schiff um 11^h 50^m vormittags des 12. zu Anker gebracht wurde.

Bis zum Abende bei anfangs fallendem, dann aber wieder steigendem Barometerstande, wehte der Wind aus südlicher Richtung; dann drehte er gegen Westen, in welcher Richtung er sich in den Morgenstunden des 13. in der Stärke 3—4 festsetzte.

Diese Änderung in der Windrichtung, die Abnahme der Stärke des Windes, sowie der steigende Barometerstand und die stetige Aufheiterung des Himmels, konnten als genügende Anzeichen einer anhaltenden Besserung der Witterungsverhältnisse angesehen werden; demzufolge verließ man um 5^h 30^m morgens des 13. die Bucht von Tanger und steuerte nach Gibraltar hinüber. Um 10 Uhr kam man daselbst an und verankerte das Schiff vorerst in 12 Faden Wasser nordwestlich des *New-Mole*, und als das Schiff freie Pratica erhalten hatte, um 5^h 13^m nachmittags im Bassin hinter dem *New-Mole*. —

In dem Berichte, welchen Fregattenkapitän Müldner über die von so stürmischem Wetter begleitete Fahrt S. M. Schiff ALBATROS von Madeira nach Tanger und Gibraltar erstattete, spricht er die Ansicht aus, dass die vom 7. bis 13. beobachteten anormalen Witterungsverhältnisse wohl mit aller Wahrscheinlichkeit auf das Vorhandensein einer barometrischen Depression zurückgeführt werden dürfen, welche ihre vielleicht mehrfach gekrümmte Bahn zwischen Madeira, den Azoren und der iberischen Halbinsel beschrieb. Darauf deuten die bereits am 7. beobachtete Dünung aus NW, sowie die nach dem zweiten Quadranten setzende Strömung, weiters das wiederholte Krimpen des Windes und die abgelesenen Depressionen des Barometerstandes. Übrigens

macht Fregattenkapitän **Müldner** darauf aufmerksam, dass ähnliche Erscheinungen in diesem Meerestheile keineswegs sehr vereinzelt dastehen, sondern im Segelhandbuche der deutschen Seewarte ausdrückliche Erwähnung finden.

Die stürmische Fahrt von Madeira nach Tanger gab dem Schiffscommandanten außerdem auch die Gelegenheit, das Verhalten des ALBATROS in schwerem Wetter des Näheren zu beobachten, und sich über das Resultat dieser Beobachtungen in seinem Reiseberichte auszusprechen.

Mit Ausnahme heftiger Rollbewegungen war dieses Verhalten ein ganz zufriedenstellendes zu nennen. Die über Bord gekommenen Wellen brachten niemals soviel Wasser, dass dasselbe auf Deck die Höhe der Luckenscherstöcke überschritten hätte; das Schiff folgte unter den platt von Achter oder aus der Richtung der Windvierungen einfallenden Böen stets dem Steuer mit aller Leichtigkeit. Die Gierschläge betrugen etwa einen halben Strich auf jeder Seite. Das Schiff lag sehr gut unter dichtgereeften Marssegeln und dem Focksegel bei; das Steuer bis zu einem halben Schlage in Luv gelegt, hatte das Schiff dabei etwa bis zu drei Strichen Abtrift, und keine der heranstürmenden Sturzseen überschritt den hiedurch an der Luvseite gebildeten Streifen ruhigen Wassers. Keinerlei Havarien waren zu verzeichnen, obwohl man zu Besorgnissen für die mit Maschinen genähten Segel sich berechtigt halten mochte. —

Während des Aufenthaltes in Gibraltar trachtete der Commandant, von Schiffen, welche mit dem ALBATROS gleichzeitig während der letzten Tage in See gewesen waren, Daten über den anderweitigen Verlauf des Sturmes zu erlangen; doch waren seine diesfälligen Bemühungen nur von geringem Erfolge begleitet. Soviel konnte festgestellt werden, dass der Sturm hauptsächlich im Golfe von Biscaya und westlich von demselben seinen Schauplatz gehabt haben musste. —

Wir kommen nun zum Schlusse unserer Erzählung der Reiseschicksale und Reisebeobachtungen des ALBATROS. Denn obgleich sich der letzte Theil der Reise, nämlich die Fahrt von Gibraltar bis Pola, keineswegs sehr bequem gestaltete, ja das Schiff durch einen schweren Sturm sogar nach dem am 26. November erfolgten Auslaufen gezwungen worden war, nochmals in Gibraltar zu ankern, und nach abermaligem Auslaufen am 30. November in dem winterlichen Wetter des westlichen Mittelmeeres und der Adria noch manchen stürmischen Tag erlebte, bevor es den heimischen Hafen Pola erreichte, so wollen wir doch uns die Aufzählung, und den allergeduldigsten unserer Leser das Anhören der Details dieser Fahrten erlassen.

Wir wissen aus eigener Erfahrung, und viele unserer Leser werden es bestätigen können, wie vollständig bei jedem, der eben die Oceane durchkreuzt hat, das Interesse an dem restlichen Theile der Fahrt schwindet, sobald das Schiff die Säulen des Herkules oder den Suez-Canal, auf der Rückreise begriffen, passirt hat; man fühlt sich eben, sobald das Schiff vom Mittelmeerwasser getragen wird, vollständig zu Hause. Schönes Wetter und blauer Himmel sind hier nicht mehr eine Erscheinung von einer Annehmlichkeit, für die man irgendwie dankbar zu sein Grund zu haben glaubt, sondern man nimmt sie hin als etwas, was einem gebürt, man ist ja zu Hause; Sturm und Wetter, orkanhafte Böen und was drum und dran hängt — sie sind auch hier nicht allzu selten — aber sie sind in unserem Falle nicht mehr

die hochinteressante Naturerscheinung, die man im Ocean mit der größten Aufmerksamkeit in allen ihren Details, in ihrem Verlaufe und in ihren Folgen sorgfältig beobachtet hat, sich emsig bemühend irgend eine neue Erfahrung zu machen oder jene anderer zu bestätigen; hier heißt die ganze Geschichte nur mehr einfach »schlechtes Wetter«, welcher Ausdruck noch mehr oder minder schmeichelhafte *Epitheta* erhält; man weiß, dass dieses »Wetter« seinen gewohnten Weg gehen wird, und nur vorläufig in ärgerlicher Weise das gewohnte Leben stört, den Dienst erschwert, und materielle Unannehmlichkeiten mit sich bringt. Hier, schon nahe am Ziel der Rückreise, sind Wind und Wetter nur mehr insoweit von Interesse, als durch dieselben das Schiff dem nun schon ersehnten Heimatshafen näher gebracht wird, oder im Gegentheile der Tag der Ankunft Verzögerungen erleidet.

Wir wollen uns also darauf beschränken, die einfache Thatsache anzuführen, dass ALBATROS nach seinem zweiten Auslaufen aus Gibraltar am 9. December Palermo erreichte, diesen Zwischenhafen am 11. verließ und am 19. December 1886, nach einer Abwesenheit von einem Jahre, drei Monaten und 19 Tagen in Pola zurück war. —

Zwei Tage später erfolgte die Außerdienststellung des Schiffes.

Ein Zufall fügte es, dass als ALBATROS in Pola einlief, der Marinecommandant, Vice-Admiral Freiherr v. Sterneck eben zur Inspicirung in diesem Hafen anwesend war. ALBATROS wurde demnach, außer den vorgeschriebenen, jeder Außerdienststellung vorhergehenden Musterungen, auch noch einer eingehenden Inspicirung durch den Marinecommandanten unterzogen. Die belobende Anerkennung der in Ausbildung der Mannschaft erzielten Resultate, die bei diesen Inspicirungen erfolgte, rief im Schiffscommandanten und den Officieren, sowie bei der Mannschaft das freudige Gefühl hervor, welches aus der verdienten Anerkennung vollerfüllter, keineswegs leichter Pflichten naturgemäß entspringt. Dem Soldaten ist ja die Anerkennung seines Eifers und seiner Pflichttreue seitens der Vorgesetzten Belohnung und Anspornung zugleich; deshalb eben ist es ja auch Pflicht der Vorgesetzten, mit Lob und Anerkennung nicht zu kargen, wo solche verdient worden sind. Von gerechten Vorgesetzten werden unsere Schiffscommandanten, die Stäbe und Mannschaften der Schiffe, welche oceanische Missionen in allseitig befriedigender Weise vollführen, immer diese lobende Anerkennung zu erwarten haben, und sich deshalb sagen dürfen, dass ihre Mühen in seemännischer und nicht minder in militärischer Richtung nicht umsonst gewesen sind.

Aber nicht als Seeleute und Soldaten allein sind Commandanten und Officiere bei diesen Missionsreisen thätig; sie sollen — da der vaterländische Seehandel heutzutage nicht mehr des directen Schutzes bedarf, den die Kanonen der Orlogsschiffe gegen Corsaren und Freibeuter gewähren — dem Handel und der Industrie in anderer, weitgreifenderer Weise dienstbar sein, indem sie in fernen überseeischen Ländern Mittel und Wege erforschen, durch welche unser Bedarf und unser Überfluss in gewinnbringender Weise zum Austausche gebracht werden können. Bei dieser Thätigkeit, so mühevoll und anstrengend, so schwierig sie auch sein mag, ist es keineswegs sicher, dass Eifer und Anerkennung, Mühe und Erfolg sich gegenseitig bedingen; vielfach wird man hier sich damit zufrieden geben müssen, wenn der Wille für die That genommen wird. Eine vielleicht noch höhere Befriedigung als das erhaltene Lob wird es deshalb den patriotischen Gefühlen des Schiffscommandanten und

der Officiere, die ihn in seinen Mühen redlich unterstützt haben, gewähren, wenn ihre Bestrebnngen anf dem ihnen eigentlich ferner gelegenen volkswirtschaftlichen Gebiete — von welchen Bestrebungen der Inhalt der vorstehenden Besprechungen Zeugnis geben soll — mit der Zeit von einem, wenn anch noch so bescheidenen thatsächlichen Erfolge gekrönt werden möchten.

Möge die Zeit nicht ferne sein, in welcher auf den Handelsemporien der überseeischen Länder, die Erzeugnisse unseres schönen Vaterlandes und jene des Gewerbefleißes seiner Bewohner, ebenso gekannt, ebenso gerne gesehen und ebenso hochgeachtet sein werden, wie es die roth-weiß-rothe Flagge überall ist, unverkennbar ist für jeden, der je das Glück hatte unter ihr ferne Häfen, Länder und Völker besuchen zn können. —

Digitized by Google

Anhänge.

Digitized by Google

Anhang I.

Verzeichnis der Artikel in den vom k. k. Seekartendepôt des hydrographischen Amtes herausgegebenen »Kundmachungen für Seefahrer« (K. f. S.) und »Hydrographische Nachrichten der k. k. Kriegsmarine« (H. N.), welche auf den vom k. k. Commando S. M. Schiff ALBATROS amtlich berichteten Wahrnehmungen beruhen:

1. Nordnordwestliche Strömungen bei der Spitze Ostro. H. N. Nr. 45/276, 1885.
2. Neuer steinerner Damm in Tanger. K. f. S. Nr. 47/1099, 1885.
3. Grünes Hafenlicht zu Tanger existirt nicht mehr. K. f. S. Nr. 45/1043, 1885.
4. Günstigster Ankerplatz in Mogador. Witterungsverhältnisse daselbst. H. N. Nr. 48/295, 1885.
5. Anlaufen von Mogador. Wasserbanten daselbst. Bemerkungen über Verproviantirung. H. N. Nr. 6/35, 1886.
6. Anlaufen von Sta. Cruz de Teneriffa. Bemerknngen über die Hafenverhältnisse. H. N. Nr. 6/33, 1886.
7. Sichtweite des Leuchtfeners auf Fort San Antonio, (Rhede von Bahia). K. f. S. Nr. 10/248, 1886.
8. Ungenanigkeiten der englischen Karten der Insel St. Catharina. Berichtigung derselben mittels Aufnahmen durch den Linienschiffsfähnrich Korab v. Mühlström und die vier Seecadeten S. M. Schiffes ALBATROS. H. N. Nr. 38/347, 1886.
9. Lothnngen zwischen Cap. Sta. Martha grande und Paiva. H. N. Nr. 14/86, 1886.
10. Ankerplatz für Kriegs- und Handelsschiffe in Rio de Janeiro. H. N. Nr. 9/59, 1886.
11. Bemerkungen über den Hafen Montevideo. H. N. Nr. 33/196, 1886.
12. Hafenlichter von Buenos-Ayres. K. f. S. Nr. 40/964, 1886.
13. Anlaufen von Mossamedes. Planskizze der Bai von Mossamedes, aufgenommen durch den k. k. Linienschiffsfähnrich Korab v. Mühlström, unter Zugrundelegung einer portngiesischen Anfnahme. H. N. Nr. 23/160, 1887.

Digitized by Google

14. Leuchtfeuer zu San Paul de Loanda. K. f. S. Nr. 46/1109, 1886.

15. Bemerkungen über Navigationsverhältnisse des Congo-Flusses. H. N. Nr. 52/353, 1886.

16. Ansichten von San Paul de Loanda nnd der Küste südlich der Little Fish-Bucht; gezeichnet vom k. k. Corvettenarzt Dr. Horžička. H. N. Nr. 23/159 und 23/161, 1887.

17. Kabelboje auf der Rhede von Freetown. K. f. S. Nr. 50/1206, 1886.

18. Flut- nnd Ebbestrom zn Freetown. Preise nnd Einschiffungsmodalitäten von Kohle. H. N. Nr. 42/337, 1886.

19. Neuer Damm auf der Rhede von Funchal, Madeira. K. f. S. Nr. 8/168, 1887.

Anhang II.

Tabellarische Übersicht über die Daten des Ein- und Auslaufens, die Aufenthaltsdauer in den Häfen; über die unter Segel, unter Segel und Dampf, und die unter Dampf allein zugebrachten Zeiten; über die zurückgelegten Distanzen unter Segel, unter Segel und Dampf, unter Dampf; Angaben über die mittleren erreichten Geschwindigkeiten, über den Kohlenverbrauch zum Gebrauch der Schiffsmaschinen, über den Verbrauch an Maschinenbetriebsmaterial, als: Öl, Werg, Unterzündholz, endlich über den Verbrauch an Trinkwasser.

Während der ganzen Reise wurde zurückgelegt.....	22056,6 Meilen
Hievon:	
unter Segel	18484,9 „
unter Segel und Dampf	158,2 „
unter Dampf	3413,5 „
Zeitdauer der Reise..............................	491^d $00^1/_4{}^h$
Hievon:	
in See	212^d $7^1/_2{}^h$
im Hafen	278^d $16^3/_4{}^h$
mittlere Geschwindigkeit während der ganzen Reise......	4,2883 Seem.
Verbrauch an Kohle während der Reise	438,80 *t*
Hievon: für den Betrieb der Schiffsmaschine	318 95
für das Liegen unter stillem Dampf..................	6 15
für das Destilliren	64 60
für die Kambüse	49 10
Verbrauch an Werg während der Reise	440 *kg*
„ „ Maschinenöl	2143 „
„ „ Unschlitt............................	92 „
„ „ Unterzündholz........................	4 m^3
Trinkwasserconsum während der ganzen Reise...........	275 531 *l*.

Ort, beziehungsweise Fahrt		Datum		Im Hafen		In See: unter Segel		unter Segel und Dampf		unter Dampf		Zusammen	
von	bis	von	bis	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.
Pola		16./8. 1885	1./9. 1885	15	1/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Pola	Gravosa	1./9. „	2./9. „	—	—	—	5 3/4	—	3/4	1	11 1/4	1	17 1/4
Gravosa		2./9. „	5./9. „	2	15 1/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Gravosa	Megline	5./9. „	5./9. „	—	—	—	—	—	—	—	10 1/2	—	10 1/2
Megline		5./9. „	6./9. „	1	12 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Megline	Valetta	6./9. „	9./9. „	—	—	—	18 3/4	—	—	2	10 3/4	3	5
Valetta		9./9. „	12./9. „	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Valetta	Tanger	12./9. „	21./9. „	—	—	5	22 3/4	—	3 1/2	3	9 3/4	9	12
Tanger		21./9. „	25./9. „	3	11 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanger	Gibraltar	25./9. „	25./9. „	—	—	—	—	—	—	—	6 3/4	—	6 3/4
Gibraltar		25./9. „	25./9. „	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	Tanger	25./9. „	26./9. „	—	—	—	—	—	—	—	18 3/4	—	13 3/4
Tanger		26./9. „	26./9. „	—	4 1/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanger	Mogador	26./9. „	2./10. „	—	—	5	—	—	1/2	—	4 1/4	5	4 3/4
Mogador		2./10. „	6./10. „	4	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Mogador	St. Cruz de Teneriffa	6./10. „	8./10. „	—	—	2	1 1/4	—	3/4	—	1 3/4	2	3 3/4
St. Cruz de Teneriffa		8./10. „	12./10. „	4	6 1/4	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Cruz de Teneriffa	Funchal	12./10. „	16./10. „	—	—	3	9 3/4	—	1/2	—	5 3/4	3	16
Funchal		16./10. „	18./10. „	1	17 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Funchal	Pernambuco	18./10. „	19./11. „	—	—	31	22 3/4	—	—	—	5 3/4	32	7 1/2
Pernambuco		19./11. „	24./11. „	5	5 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
Pernambuco	Bahia	24./11. „	28./11. „	—	—	3	15	—	—	—	9 1/4	4	1/4
Bahia		28./11. „	5./12. „	7	14 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahia	Rio de Janeiro	5./12. „	11./12. „	—	—	4	23 3/4	—	—	—	5	5	4 3/4
Rio de Janeiro		11./12. „	25./12. „	13	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	Paranaguá	25./12. „	30./12. „	—	—	5	1 1/2	—	—	—	9	5	10 1/2
Paranaguá		30./12. „	8./1. 1886	8	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Paranaguá	Antonina	8./1. 1886	8./1. „	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Antonina		8./1. „	11./1. „	2	18	—	—	—	—	—	—	—	—
Antonina	Paranaguá	11./1. „	11./1. „	—	—	—	—	—	—	—	1 3/4	—	1 3/4
Paranguá		11./1. „	12./1. „	1	1 1/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Paranaguá	St. Caterina-Canal	12./1. „	13./1. „	—	—	—	23	—	—	—	7 3/4	1	6 3/4
St. Caterina-Canal		13./1. „	19./1. „	5	11 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Caterina-Canal	vor Montevideo	19./1. „	28./1. „	—	—	8	17 1/4	—	—	—	2	8	19 1/4
vor Montevideo		28./1. „	28./1. „	—	4 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
vor Montevideo	Montevideo	28./1. „	28./1. „	—	—	—	—	—	—	—	2 1/2	—	2 1/2
Montevideo		28./1. „	5./3. „	36	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Montevideo	Buenos-Ayres	5./3. „	6./3. „	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Buenos-Ayres		6./3. „	16./6. „	101	18 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
Buenos-Ayres	Außenrhede von Buenos-Ayres	16./6. „	16./6. „	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Außenrhede von Buenos-Ayres		16./6. „	16./6. „	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Außenrhede von Buenos-Ayres	Dwars v. Chiko im Rio de La Plata	16./6. „	16./6. „	—	—	—	2 3/4	—	—	—	5 1/4	—	7 1/2

Zurückgelegte Distanzen in Seemeilen				Mittlere stündliche Geschwindigkeit	Kohlenverbrauch für den Betrieb der Schiffsmaschine in Kilogramm	Verbrauch an Maschinen und Betriebsmateriale u. zw.			Consum an destillirtem Trinkwasser in Litern
unter Segel	unter Segel und Dampf	unter Dampf	Zusammen			Öl in Kilogramm	Werg in Kilogramm	Unterzündholz in Raummetern	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	5	194,5	234,5	5,685	15 600	92,6	6	0,05	1 167
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 725
—	—	41,3	41,3	4,6	5 850	30,5	2	—	257
—	—	—	—	—	—	—	—	—	257
71,9	—	365,6	437,5	5,2	29 900	139,4	10	0,05	1 885
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 675
673,6	27,2	499,8	1 200,6	4,8	46 300	145,3	12	0,20	5 695
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 180
—	—	28,9	28,9	4,3	2 925	24,2	3	0,05	178
—	—	—	—	—	—	—	—	—	178
—	—	54,5	54,5	4,5	4 750	48,5	3	—	500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	190
386,6	2,7	21,7	411	3,295	3,240	52,0	8	0,15	2 980
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 060
364,2	2,3	17,4	383,9	7,4	1 940	10,1	3	0,05	1 030
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 120
326	3,5	25,7	335,2	4,03	2 300	18,0	2,5	0,10	2 575
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 120
3 050,1	—	29	3 079,1	3,97	2 850	29,0	4	0,15	19 020
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 628
415,6	—	25	440,6	4,58	2 600	30,5	4	0,15	2 490
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 770
743,7	—	14,8	758,5	4,64	1,400	20,5	3	0,15	4 185
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 650
326,4	—	43,1	369,5	2,83	4 500	37,5	3	0,20	3 815
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 187
—	—	10,4	10,4	5,2	1 200	12,0	2	0,10	153
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 344
—	—	10,4	10,4	5,2	1 500	08,6	1,9	0,15	380
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 175
142,8	—	35,5	178,3	5,798	2,700	26,9	2,1	0,05	825
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 725
737	—	5,8	742,3	3,6	900	8,5	1	0,10	5 120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	205
—	—	7,5	7,5	3	1 200	9,0	1	—	205
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 285
—	—	125	125	5,2	12 900	66,5	4	0,30	510
—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 065
—	—	10	10	5	1 700	7,0	0,4	0,10	183
—	—	—	—	—	—	—	—	—	183
3,9	—	26,1	30,0	4	1 950	16,0	0,6	—	184

Ort, beziehungsweise Fahrt		Datum		Im Hafen		In See: unter Segel		In See: unter Segel und Dampf		In See: unter Dampf		In See: Zusammen	
von	bis	von	bis	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.
Dwars von Chiko im Rio de La Plata		16./6. 1886	17./6. 1886	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Dwars v. Chiko im Rio de La Plata	Capstadt	17./6. „	20./7. „	—	—	30	$15\frac{1}{2}$	—	6	2	7	33	$4\frac{1}{2}$
Capstadt		20./7. „	5./8. „	15	$20\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—	—	—
Capstadt	Mossamedes	5./8. „	19./8. „	—	—	14	7	—	—	—	$19\frac{1}{2}$	15	$2\frac{1}{2}$
Mossamedes		19./8. „	23./8. „	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Mossamedes	St. Paulo de Loanda	23./8. „	30./8. „	—	—	6	19	—	—	—	$9\frac{1}{2}$	7	$4\frac{1}{2}$
St. Paulo de Loando		30./8. „	3./9. „	3	$19\frac{3}{4}$	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Paulo de Loando	Banana	3./9. „	5./9. „	—	—	1	$7\frac{3}{4}$	—	—	—	$21\frac{1}{4}$	2	5
Banana		5./9. „	6./9. „	—	$15\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—	—	—	—
Banana	Puerto de Lenha	6./9. „	6./9. „	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Puerto de Lenha		6./9. „	8./9. „	1	$17\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—	—	—
Puerto de Lenha	Banana	8./9. „	8./9. „	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Banana		8./9. „	8./9. „	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—
Banana	St. Antonio	9./9. „	9./9. „	—	—	—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4}$	—	$1\frac{1}{4}$
St. Antonio		9./9. „	9./9. „	—	$2\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Antonio	Freetown	9./9. „	24./9. „	—	—	13	$12\frac{1}{2}$	—	—	1	$16\frac{1}{2}$	15	5
Freetown		24./9. „	28./9. „	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Freetown	Dakar	28./9. „	3./10. „	—	—	—	$20\frac{3}{4}$	—	—	3	$18\frac{1}{4}$	4	15
Dakkar		3./10. „	5./10. „	1	22	—	—	—	—	—	—	—	—
Dakkar	Funchal	5./10. „	29./10. „	—	—	19	$14\frac{1}{4}$	—	—	4	$23\frac{1}{4}$	24	$13\frac{1}{2}$
Funchal		29./10. „	5./11. „	6	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Funchal	Tanger	5./11. „	12./11. „	—	—	6	$18\frac{1}{2}$	—	6	—	$6\frac{1}{2}$	7	6
Tanger		12./11. „	13./11. „	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanger	Gibraltar	13./11. „	13./11. „	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Gibraltar		13./11. „	26./11. „	13	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	Gibraltar	26./11. „	27./11. „	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9
Gibraltar		27./11. „	30./11. „	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	Palermo	30./11. „	9./12. „	—	—	8	$18\frac{1}{4}$	—	1	—	$5\frac{1}{4}$	9	$\frac{1}{2}$
Palermo		9./12. „	11./12. „	1	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	Pola	11./12. „	19./12. „	—	—	6	23	—	$4\frac{1}{2}$	—	$9\frac{3}{4}$	11	$13\frac{1}{4}$
Pola		19./12. „	21./12. „	2	$8\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—	—	—	—

Zurückgelegte Distanzen in Seemeilen				Mittlere stündliche Geschwindigkeit	Kohlenverbrauch für den Betrieb der Schiffsmaschine in Kilogramm	Verbrauch an Maschinen und Betriebsmateriale u. zw			Consum an destillirtem Trinkwasser in Litern
unter Segel	unter Segel und Dampf	unter Dampf	Zusammen			Öl in Kilogramm	Werg in Kilogramm	Unterzündholz in Raummetern	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	255
3 422,5	38,2	270,0	3 730,7	4,684	26 350	159,0	7,0	0,50	17 960
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 425
1 353,2	—	106,3	1 459,5	3,9	10 000	58,0	4,0	0,2	8 390
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 354
371,8	—	50,4	422,2	2,4	4 000	22,0	2,0	0,2	4 375
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 315
104,4	—	104,2	208,6	3,8	9 100	58,0	3,0	—	1 135
—	—	—	—	—	—	—	—	—	327
—	—	40	40	6,6	2 300	15,0	1,0	—	328
—	—	—	—	—	—	—	—	—	885
—	—	19,8	19,8	6,6	1 500	6,0	0,5	—	147
—	—	—	—	—	—	—	—	—	443
—	—	6	6	5	700	2,0	0,2	—	148
—	—	—	—	—	—	—	—	—	148
1 638,4	—	212,5	1 850,9	5,1	17 650	80,0	5,8	0,05	8 920
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 760
79,3	—	469,6	548,9	4,945	38 600	139,0	11,5	—	3 765
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 450
1 655,1	—	410,7	2 065,8	3,5	39 100	140,0	16,5	—	16 560
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 620
643,2	50,2	27,7	721,1	4,144	4 900	15,0	3,0	0,05	4 300
—	—	—	—	—	—	—	—	—	690
—	—	23,4	23,4	3,9	2 400	14,0	3,0	—	655
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 494
—	—	20	20	2,22	4 000	15,5	2,0	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 900
1 041,6	4	18	1 063,6	4,912	3 600	15,0	3,0	0,10	5 500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 800
598,6	25,1	43,4	667,1	3,68	5 945	35	3,0	—	3 800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Attlmayr, Ferdinand, Professor an der Marine-Akademie, Studien über Seetaktik und den Seekrieg mit den Kriegsmitteln der Neuzeit. Erster Theil: Ueber Seetaktik. Herausgegeben von der Redaction der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Mit 202 in den Text gedruckten Holzschn. gr. 8°. [XIV. 354 S.] geb. 10 M.

— — II. Theil. Ueber den Seekrieg. Herausgegeben von der Redaction der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. gr. 8°. [IV. 382 S.] geb. 6 M.

Becker, Alois Ritter von, k. k. Linienschiffslieutenant, Mitglied der Expedition, Arctische Reise der englischen Yacht Pandora im Jahre 1876 unter Commando des Capitain Sir Allen Young. Mit einer Karte. gr. 8°. [64 S.] 1 M. 60 Pf.

Dislère, P., die Panzerschiffe. Aus dem Französischen übersetzt von Carl Freih. v. Codelli. Autorisirte deutsche Ausgabe. Mit 7 lithogr. Tafeln. gr. 8°. [194 S.] 4 M. 80 Pf.

— — die Panzerschiffe der neuesten Zeit. Aus dem Französischen übers. von Constantin Pott, k. k. Linienschiffs-Fähnrich. Mit 52 Holzschnitten im Texte. gr. 8°. [136 S.] 4 M.

Epstein, Dr. Th., Lehrer an der Realschule „Philanthropin" in Frankfurt a. M., Geonomie (mathematische Geographie) gestützt auf Beobachtung und elementare Berechnung. Für Lehrer, Studirende und zum Selbstunterricht. Mit 166 Holzschnitten im Text und 18 Figurentafeln, wovon 12 mit Sternbildern auf blauem Grunde. gr. 8°. [XVI. 576 S.] 15 M.

Fassel, J., k. k. Maschinenbau-Ingenieur, Anleitung zum Betriebe und Instandhaltung der Schiffsdampfkessel und Schiffsdampfmaschinen. Mit besonderer Rücksicht auf den Gebrauch der k. k. Kriegsmarine zusammengestellt. 8°. [VIII. 160 S.] 3 M.

Gelcich, Eugen, k. k. Professor der Nautik, die Refraction und die Unverlässlichkeit beobachteter Kimmabstände. Mit 1 Tafel. gr. 8°. [34 S.] 1 M.

— — k. k. Linienschiffs-Fähnrich, die Theorie des Schiffsmagnetismus und ihre Anwendung auf die Praxis. Nach englischen Quellen. 8°. [VI. 72. S.] 3 M. 60 Pf.

Digitized by Google

Helle von Samo, A. Ritter zur, Mitglied der k. k. geographischen Gesellschaft, die Völker des osmanischen Reiches. Beiträge zur Förderung orientalischer Studien, aus den Papieren des früheren Militär-Attachés der k. u. k. österr.-ungar. Botschaft in Constantinopel 1876. 8°. [IV. 134 S.] 7 M.

Heller, Karl B., Mexico. Andeutungen über Boden, Klima, Thier-, Pflanzen- und Mineralreich, Kultur und Kulturfähigkeit des Landes. gr. 8°. [VIII. 52 S.] 1 M. 60 Pf.

Littrow, C. v., Andeutungen für Seeleute über den Gebrauch und die Genauigkeit der Methoden, Länge und Missweisung durch Circummeridianhöhen zu bestimmen. 8°. [16 S.] 50 Pf.

Littrow, H. v., Handbuch der Seemannschaft. Nach den besten franz. und engl. Quellen bearbeitet. Mit einem Hefte von 12 Kupfertafeln. 8°. [XX. 366 S.] 12 M.

— — seemännische Gespräche, italienisch, französisch, englisch und deutsch, zum Gebrauche für nautische Schulen und für das praktische Seeleben. 16°. [IV. 124 S.] 2 M.

Lütken, O., die Nordsee-Escadre und das Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864. Autorisirte deutsche Uebertragung aus dem Dänischen. Herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens". gr. 8°. 64 S. mit 7 Holzschnitten im Text und 2 Abbildungen. 2 M. 40 Pf.

Mayer, Ernst, Professor an der k. k. Marine-Akademie in Fiume, die Hilfsmittel der Schiffahrtskunde zur Zeit der grossen Länderentdeckungen. Ein historisch-nautisches Bild. (Separatabdruck aus den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".) Mit 2 lithogr. Tafeln. Lex.-8°. [18 S.] 1 M.

— — Tiefenmessungen. Ein Beitrag zur Geodäsie. Mit 12 in den Text gedruckten Holzschn. gr. 8°. [32 S.] 1 M. 20 Pf.

Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Herausgegeben vom k. k. hydrographischen Amte, Marine-Bibliothek. Mit der Beilage: Kundmachungen für Seefahrer und hydrographische Nachrichten der k. k. Kriegsmarine. XVII. Jahrgang. 1889. (12 Hefte.) gr. 8°. 12 M.

Buchdruckerei von Carl Gerold's Sohn in Wien.

Digitized by Google

Digitized by Google

MAY 16 933